


3 1761 11701286 4





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

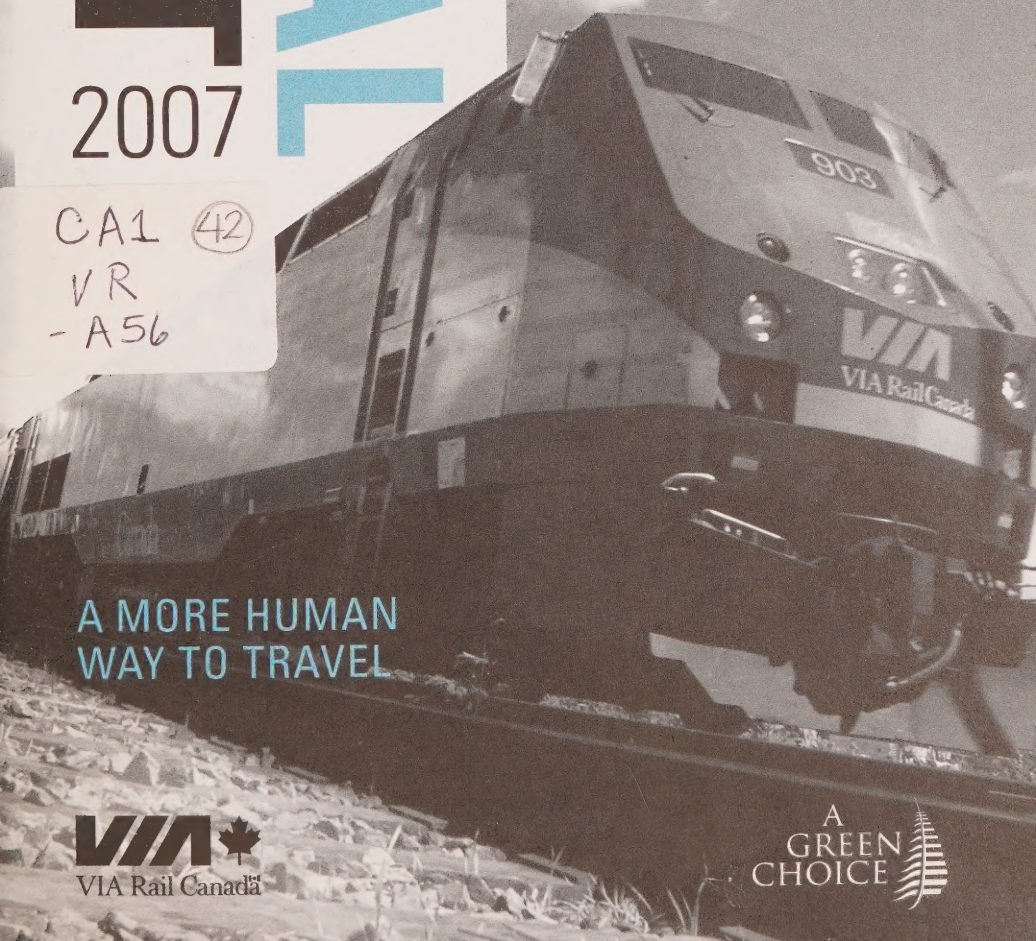






# ANNUAL REPORT 2007

CA1 (42)  
VR  
- A56



A MORE HUMAN  
WAY TO TRAVEL

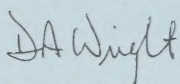
## LETTER TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

**The Honourable Lawrence Cannon**

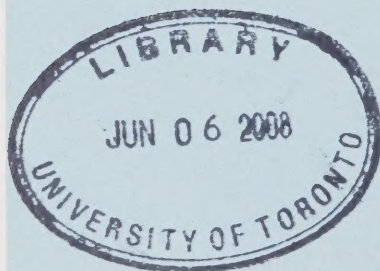
Minister of Transport, Infrastructure  
and Communities, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of  
the *Financial Administration Act*,  
I am pleased to submit VIA Rail Canada  
Inc.'s Annual Report for the year ending  
December 31, 2007.



**Donald A. Wright**  
Chairman of the Board



[viarail.ca](http://viarail.ca)

# Contents

THE YEAR AT A GLANCE	1
CORPORATE OVERVIEW	2
MESSAGE FROM THE CHAIRMAN	4
MESSAGE FROM THE PRESIDENT	5
THE YEAR IN REVIEW	6
Facing the challenges of 2007	7
THE CAPITAL INVESTMENT PLAN	8
Modernizing locomotives	10
Renewing passenger cars	10
Improving accessibility	11
Infrastructure	11
Stations	11
Investing for efficiency	11
DRIVING SUCCESS THROUGH CUSTOMER INTIMACY	12
The customer intimacy strategy	14
Measuring customer value	14
Engaging our people	14
Taking the strategy to the frontline	15
Customer Advocacy Teams	16
The new People team	17
DELIVERING THE PROMISE	18
The Metropolis Project	20
New customers, new markets	20
Connecting with customers	21
SERVING WITH INTEGRITY	22
Raising the bar for safety	24
Taking responsibility for security	24
An environmentally sustainable service	25
Serving our communities	26
Serving customers with special needs	27
Access to information	28
CORPORATE GOVERNANCE	29
MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS	30
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS	34
CORPORATE DIRECTORY	63





# The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2007 with comparative data for the years 2003 to 2006. They exclude the financial results of the variable interest entity.

	2007	2006	2005	2004	2003
<b>KEY FINANCIAL INDICATORS</b>					
(IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total passenger revenue	268.8	266.6	255.6	240.6	231.4
Total revenue	285.6	297.1	289.8	258.7	250.3
Cash operating expenses (1)	486.2	475.5	465.7	443.8	431.4
Operating deficit (1)	200.6	178.4	175.9	185.1	181.1
Capital expenditures	12.4	14.5	21.2	20.2	77.4
Government funding:					
Operating	200.6	169.0	169.0	177.4	181.1
Capital	12.4	0.0	0.7	20.2	82.4
Total Government funding (2)	213.0	169.0	169.7	197.6	263.5
<b>KEY OPERATING STATISTICS (3)</b>					
Revenue/Cash operating expenses ratio (%) (1)	58.9	62.8	62.4	58.8	58.5
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	4,181	4,091	4,097	3,887	3,789
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	874	874	888	851	857
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	23.0	19.3	19.0	20.8	21.1
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	30.5	30.3	28.6	28.0	26.8
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,658	6,665	6,740	6,771	6,780
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	46,362	47,625	48,614	48,396	48,682
Average passenger load factor (%)	55	55	55	53	53
Average number of passenger-miles per train-mile	131	131	132	126	126
On-time performance (%)	77	84	81	70	73
Number of employees at year-end	3,017	3,003	3,059	3,027	3,051

1. Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains and losses on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.
2. Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$23.9 million in 2006, \$27.4 million in 2005 and \$7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of \$5.0 million in 2001, 2002 and 2003.
3. Key operating statistics are unaudited.



# Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide a safe, efficient and environmentally responsible service from coast to coast. We operate up to 503 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried close to 4.2 million passengers in 2007.

## VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

## MISSION

We will work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

## CORE BUSINESS STRATEGY

### Customer Intimacy

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

## VALUES

### Customer Focus

We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

### Respect

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

### Passion

We are dedicated to and passionate about our business, as well as the role we play in Canada's development, and we will go the extra mile to ensure that VIA Rail continues to be successful.

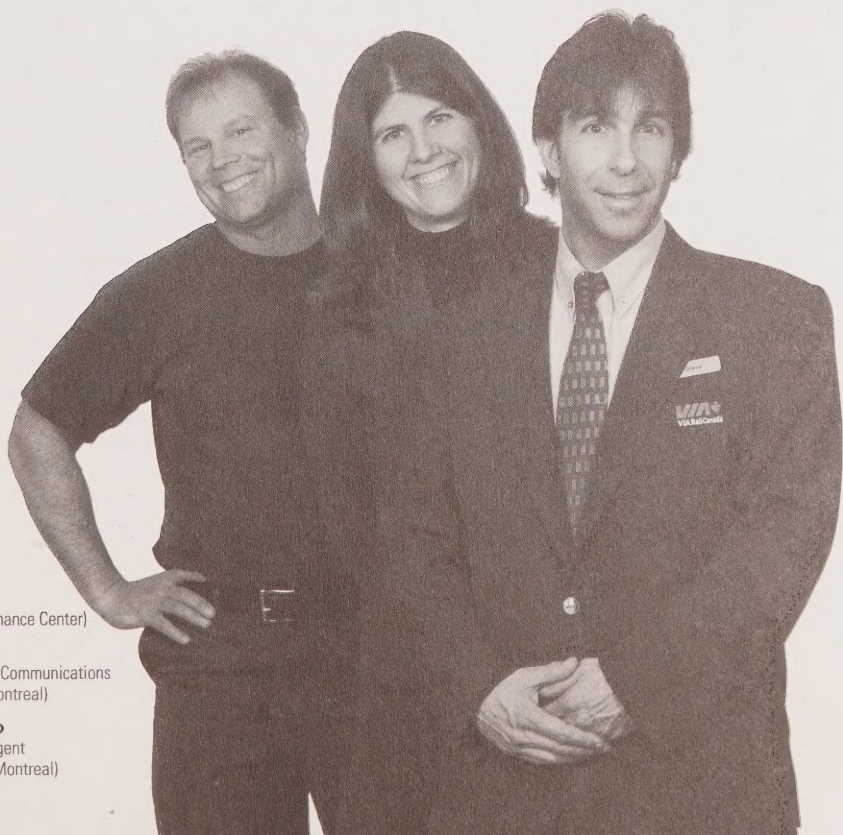
## SERVICES

**In Western Canada,** we provide year-round, all-weather transportation, including service to remote communities. The legendary Western transcontinental train the *Canadian@* provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

**In the Quebec City-Windsor corridor,** our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

**In Eastern Canada,** the *Ocean™* offers intercity service six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly™* class service during the summer peak season. The *Chaleur™* makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

**In rural and remote areas,** we operate services designated by the government to meet regional transportation needs.



Left to right:

**Alex Quinn**

Machinist  
(Montreal Maintenance Center)

**Anick Cesaria**

Senior Specialist, Communications  
(Headquarters, Montreal)

**Eddy Petracco**

Station Service Agent  
(Central Station, Montreal)

# Message from the Chairman



VIA Rail reached a new milestone in 2007, following more than a decade of improving service and growing ridership. In October, the Government of Canada announced new funding for passenger rail, including a short-term increase in operating funding, and the largest capital investment program in VIA Rail's history.

The announcement is a welcome recognition of VIA's performance in managing the national service, and of the potential of passenger rail for the future.

VIA has earned this recognition, and the confidence of Canadians. It has achieved a record of solid results built on rigorous, responsible management, the dedication of its employees, and a passionate commitment to customer service. Since 1990 that commitment has transformed Canadian passenger rail, doubling both revenues and cost recovery, and raised the quality of service across the country, year after year.

The five-year, \$516 million capital investment program will ensure that VIA's current network and service levels are sustainable into the future, while improving the reliability of VIA's trains and providing the capacity for more frequent service. VIA started work to refurbish and modernize its oldest locomotives in 2007. In 2008, VIA will begin a rebuild of passenger cars and a program of strategic improvements to the infrastructure shared with freight railways, eliminating bottlenecks which cause passenger train delays in the Quebec City-Windsor corridor.

The investment will also enhance VIA's environmental performance. Passenger rail is already one of the most environmentally sustainable modes of public transportation in Canada.

Passenger rail has the potential to play an increasingly valuable role in Canadian transportation. The capital investment plan now underway provides new opportunities to expand and build on that potential for the future. I am confident that, as the Corporation moves forward, VIA will continue to deliver on the promise of passenger rail – providing an efficient, cost-effective and environmentally responsible solution for the growing transportation needs of Canadians.

A handwritten signature in dark ink, reading "DA Wright". The signature is stylized, with the first letters of the first and last names being prominent.

**Donald A. Wright**  
Chairman of the Board



# Message from the President



VIA's people achieved something remarkable in 2007. We knew from the start that it would not be easy to hold on to the gains achieved in recent years. Slow markets, new competitive pressures, and problems with infrastructure and equipment were just some the realities we faced. But once again, the VIA team came through.

In terms of ridership, we kept the numbers above the record four-million mark reached in the last two years. Total passenger-miles and yield – what we earned per passenger-mile – stayed firm. Costs were tightly contained across the company. And while total revenues and on-time performance are a real concern, everyone kept their eye on the ball – the customer focus that drives the success of passenger rail.

In 2007 we developed more precise tools for listening to our customers, understanding their expectations, and delivering a travel experience that matches and exceeds those expectations. We examined the elements that build a memorable experience for our customers, and identified new ways to measure how well we are doing.

This focus translated into better services – including Wi-Fi access in major stations from coast to coast, better on-board products and station services, the new Edmonton-Jasper Snow Train, an improved Hudson Bay tourism service, new specialty trains in the Corridor, and a very good year for our Montreal-Halifax *Easterly* class service. VIA also laid the foundations for a renewed relationship with CN, who owns most of the track our trains run on.

Thanks to the leadership of the Board of Directors and the solid performance of VIA's employees, the Corporation secured the funding it needs to invest in equipment and infrastructure. We appreciate this vote of confidence from the Government of Canada. The investment will dramatically improve on-time performance, and secure the foundations for a more reliable, financially sustainable service in the years ahead.

The investment represents an enormous opportunity to sustain the progress we have achieved for more than a decade. With this opportunity comes a high expectation for even better performance – and we know that we will meet that expectation by continuing to go the extra mile, providing the best travel experience to every customer who boards our trains.

*Paul Côté*  
**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

# THE YEAR IN REVIEW

## FACING THE CHALLENGES OF 2007

VIA's ridership increased in 2007, and the company saw a slight increase in passenger revenues, as well as earnings per passenger-mile. Rigorous management kept operating costs under control throughout the year. As a result, VIA ended the year better than its operating budget.

While this improvement compared to budget is modest, it is a significant achievement. Travel and tourism markets remained flat or declined throughout 2007, while the high value of the Canadian dollar further depressed demand from US travellers and encouraged Canadian vacationers to travel abroad. Competitors adopted discounts for bulk ticket purchases, and low-cost air carriers, including a new service to Toronto's downtown airport, affected VIA's Toronto-Ottawa and Toronto-Montreal services.

VIA's products in these markets remained strong, but poor on-time performance threatened to undermine the appeal of passenger rail for travellers. Several freight derailments and blockades caused delays for passenger trains and real inconvenience for travellers. Increasing freight traffic and slower freight trains caused erratic on-time performance in Western and central Canada. VIA's own equipment, including aging passenger cars and locomotives, continued to make it difficult to provide a reliable, consistent service to customers.

VIA reacted quickly to these challenges, protecting its ridership and market share while positioning rail for future growth. The Corporation reinforced its *Moving Forward* management plan to strengthen its core competitive advantage, customer intimacy, as the foundation for VIA's business strategy. Employees became more adept at translating this strategy into concrete action. As a result, VIA developed new and enhanced services to deliver on the promise of a unique, high-value travel experience for its customers.

## VIA'S LONG-TERM PERFORMANCE TRENDS REMAINED STRONG IN 2007

Since 1990 VIA has:

- Reduced reliance on government operating funding by 51%
- Increased revenues by 100%
- Increased passenger miles by 14%
- Increased cost recovery by 104%





# THE CAPITAL INVESTMENT PLAN

**VIA'S TRACK RECORD** was recognized and rewarded in October, when the Government of Canada announced new funding totalling \$691.9 million for the national passenger rail service.

This funding includes the largest capital investment plan in VIA's history (\$516 million), designed to maintain and improve the reliability of the service, and ensure that passenger rail remains both cost-effective and sustainable in the future. It also includes new, short-term operating funding (\$175.9 million over 5 years) which will sustain the national network until the benefits of the capital program can be realized.

Left to right:

**Matthew McKernan**

Senior Manager, Management Systems  
(Montreal Maintenance Center)

**Robert Rivest**

Senior Advisor, Security Management  
System and Operating Regulatory Affairs  
(Headquarters, Montreal)

A great deal of planning and preparation occurred in 2007 and in years previous to prepare for such an investment. Following the October announcement, VIA was able to move ahead immediately with its capital investment plan. Here is how the money will be spent:

### MODERNIZING LOCOMOTIVES

VIA's fleet includes 54 General Motors F-40 locomotives, which are used across Canada. More than twenty years old, the F-40s are nearing the end of their normal life cycle. Since 2004 VIA has been exploring options for revitalizing this fleet, an exercise that included the design and creation of a prototype demonstrating how the F-40 could be rebuilt to as-new condition. At the end of 2007, VIA contracted with a Canadian supplier to rebuild and modernize the entire fleet, extending their service life by 15–20 years at less than half the cost of buying new equipment.

Rebuilding will not only bring the F-40s back to as-new condition, but will upgrade the locomotives to meet current environmental, safety and operating standards. Once the project is complete the rebuilt equipment will

provide more reliable train service and reduce maintenance costs by up to 15 per cent. It will also reduce operating costs and emissions by saving up to five million litres of fuel annually.

### RENEWING PASSENGER CARS

In the Quebec City-Windsor corridor VIA currently uses 98 Light, Rapid, Comfortable (LRC) passenger cars built by Bombardier. These cars have been in service for more than 25 years. In 2007, one LRC car was used as a platform to test modern on-board systems, and early in 2008, VIA began the tendering process for a rebuild of the entire fleet.

As with the F-40 locomotives, the rebuild of the LRC cars will extend their service life by another 15-20 years. This investment will also reduce maintenance costs and improve reliability, while upgrading passenger comfort and amenities to meet current market standards. New technologies will reduce energy consumption and also make the operation of this equipment more environmentally sustainable.

### THE 5-YEAR INVESTMENT PLAN (2007-2012):

Equipment	\$232.0 million
Upgrade infrastructure	\$237.5 million
Improve stations	\$18.2 million
Investing for efficiency	\$28.3 million
<b>TOTAL</b>	<b>\$516.0 million</b>



## IMPROVING ACCESSIBILITY

Equipment modifications undertaken as part of the capital investment plan will also make rail service more convenient and comfortable for travellers with restricted mobility. These include modifications to VIA's Renaissance equipment, such as more accessible sleeping accommodations on the eastern transcontinental service and larger accessible washrooms, improved tie-down areas for those with wheel-chairs, and accommodation for service animals.

## INFRASTRUCTURE

Most of the rail infrastructure used by VIA Rail is owned by CN, and thus shared with freight trains. Beginning in 2008, VIA will work with the freight railways to upgrade strategic sections of this infrastructure, in order to improve passenger service between all major Corridor cities, including Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London, and Windsor – as well as many smaller communities in between.

Work will include upgraded track, improved rail/public road crossings and upgraded crossing protection systems, new pedestrian crossings, improved signalling, and improved access control to prevent trespassing. Centralized Traffic Control (CTC) systems will be extended to cover all Corridor infrastructure on which VIA operates.

By eliminating many bottlenecks and creating new passing tracks, this work will eliminate many delays caused by rail traffic congestion, and allow passenger trains to operate at higher average speeds. As a result, capacity will increase for fast, frequent service throughout the Corridor. VIA projects that when these infrastructure improvements are complete the Corridor network will be able accommodate more than one million additional passengers – an increase in ridership of 32 per cent over 2006.

## STATIONS

VIA will upgrade and modernize key passenger stations to serve customers more effectively, and to address operational and safety needs. Major station projects include improved platforms, lounges, lighting and boarding gates, interior and exterior renovations, and in some cases expansion or new facilities.

## INVESTING FOR EFFICIENCY

The five-year investment plan also addresses the need to keep key facilities and business systems up to date. VIA will upgrade its maintenance facilities, including machinery and tools, and will upgrade information technology to improve the efficiency of functions such as ticketing and the management of customer information.



# DRIVING SUCCESS THROUGH CUSTOMER INTIMACY

**THE CAPITAL INVESTMENT PLAN** will provide the tools VIA needs to build on the success of its proven customer-focused business strategy. However, it will take several years to realize the full effects of this investment. In the meantime, VIA continues to focus on providing consistently exceptional customer service.

Customer intimacy is not new at VIA Rail. VIA's people excel at offering personalized customer service, and the company has long been recognized as a leader in the field. Customer satisfaction ratings are consistently high. As competitive pressures increase and travel markets become more volatile, the Corporation is taking customer service further, identifying customer intimacy as its critical competitive advantage in the marketplace.

Left to right:

**Vicky Breton**

Senior Service Attendant  
on the *Ocean* (based in Halifax)

**Ken Cairns**

Service Manager  
on the *Ocean* (based in Halifax)



## THE CUSTOMER INTIMACY STRATEGY

The 2007 *Moving Forward* management plan sharpened VIA's focus on the customer by identifying customer intimacy as VIA's core business strategy. This strategy serves to underline an important fact – that relationships with customers will drive the success of passenger rail. It defines a framework for all initiatives and business activities, providing the “how and why” behind the goals set out in the *Moving Forward* plan with respect to safety, service, business growth, engagement, entrepreneurship and environmental sustainability.

Customer intimacy builds on what VIA does best – providing consistent, high quality personal service to customers – with a new emphasis on the total customer experience. This means focusing attention on what the customer will remember about their trip, and how he or she feels about the experience of travelling with VIA Rail. The strategy also emphasizes strong relationships with customers over time – recognizing the value of existing customers as the starting point for future ridership and revenue growth.

## MEASURING CUSTOMER VALUE

In support of customer intimacy, VIA adopted a new performance indicator in 2007, one that helps the company obtain a clearer image of the organization's performance from the customers' perspective. The net promoter score provides insight into how and when customers become promoters – the kind of people who recommend VIA to friends and relatives. As an alternative to traditional customer satisfaction ratings, the score assesses the quality of VIA's relationship with its customers, and customer loyalty. This new measurement is being adopted by many companies in the transportation, leisure and other service industries.

The net promoter score helps focus the organization on improving every customer's experience. Combined with two other key performance indicators – cost recovery and total passenger miles over the same time period – the net promoter score also makes a clear and direct connection between the quality of the customer experience, VIA's success as a business, and future opportunities for business growth.

## ENGAGING OUR PEOPLE

The new customer intimacy business strategy was discussed with employees through the town hall process, which is an integral part of VIA Rail's consultative management approach. From Vancouver to Halifax, a series of meetings and face-to-face discussions engaged all employees in a dialogue on the Corporation's strategic challenges and the need to focus on the customer experience. The meetings were also a forum for informing people about progress in meeting corporate goals, and ensuring that all employees understand the business challenges facing the Corporation.

VIA's customer intimacy strategy depends upon and builds upon the engagement of every employee. A customer's experience is shaped at every touch point, or moment at which they interact with the company. Touch points occur not only on board our trains, but whenever a customer calls for schedule information, uses VIA's web site, enters a station, buys a ticket, or checks their luggage. They are influenced by the frontline employee present at that moment, and also by every “behind the scenes” employee who made that moment possible.

This is why during town halls, training, and in regular employee communications, all employees are reminded that their efforts are critical, and that they too can have an impact on the customer experience. They are encouraged to build partnerships within the organization to clarify and strengthen their connection with the customer. Developing this sensibility helps everyone to gain a better understanding of how the customer's experience is shaped by the entire organization as a whole, and each individual within it.

## TAKING THE STRATEGY TO THE FRONTLINE

Frontline leaders were among the first to participate in workshops on the customer intimacy business strategy, and on creating customer intimacy through their interactions with passengers.

These workshops address the fact that, to achieve customer intimacy, frontline employees must deal with many different personalities, exercise judgment and discretion, solve problems creatively and 'on the spot', project a positive, helpful attitude – and do all of this all the time. This is not something one learns in a traditional class on service skills, but rather through modelling best practices and behaviour on the job. Thus, the new customer intimacy development program helps managers and team leaders to encourage and support their employees through better communication, by coaching behaviours that create a customer-intimate culture.



## THE 2007 MOVING FORWARD PLAN

### Our Business Strategy: Customer Intimacy

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best possible total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

### Our Goals

- Ensuring everyone's safety and security
- Engaging our people
- Delivering our customer promise
- Growing our business
- Enhancing our entrepreneurial attitude
- Enhancing our environmental sustainability

Customer intimacy is about customer relationships, and the relationship that exists between employees and managers will be reflected in relationships with the customer. By modelling a positive emotional connection, personal recognition, care and attentiveness, managers demonstrate the qualities essential to creating customer intimacy.

These workshops also captured personal success stories of providing service that will ultimately be used in building a unique VIA service model.

## CUSTOMER ADVOCACY TEAMS

VIA's regional service teams were restructured and renamed as Customer Advocacy Teams in 2007, reflecting the new customer intimacy business model.

When they were introduced in 2001, the service teams responsible for the East, the Quebec City-Toronto corridor, Southwestern Ontario and Western Canada represented a major innovation in cross-functional management and teamwork. This approach proved to be very successful, bringing accountability for service results closer to the markets and customers being served.

The teams support greater synergy between regions and among individuals within the company. Each team has a mandate to champion the customer intimacy strategy, assuming responsibility for continuously improving the customer experience in the region, while also focusing on cost recovery. The two Corridor teams have been combined into a single Customer Advocacy Team, to ensure a more consistent customer experience in Corridor markets, where VIA offers similar products.

The cross-functional approach remains vitally important when managing issues which cut across organizational boundaries, requiring collaboration between all parts of the Corporation. In addition to the three Customer Advocacy Teams, there are several cross-functional teams at VIA, addressing everything from technology to environmental planning.



Left to right:

**Teresa Beaulieu**

Telephone Sales Agent

Marketing Officer

**Francine Devlin**

Telephone Sales Agent

Marketing Officer



## THE NEW PEOPLE TEAM

VIA began a transformation of the Human Resources function in 2005, turning from a mainly administrative role to one that is more strategic and consultative. Now known as the People team, the group was further restructured in 2007 to establish a closer partnership with managers and employees, to provide more strategic support for VIA's customer intimacy strategy, and to ensure easier access to its services for all employees.

The new People team includes the Business Advisory Services group, which partners with managers throughout the Corporation to provide strategic and consultative services for all people-related needs. The Centres of Expertise, meanwhile, designs and delivers a range of talent management, learning and total rewards programs, and deals with all matters related to organizational effectiveness. The Shared Services and Recruitment group delivers transactional services in the areas of pension, benefits and employee data maintenance, and executes VIA's strategic hiring goals, and the Labour Relations group provides expertise in collective agreements and labour issues.

## WELCOME ABOARD

New in 2007, the Welcome Aboard program provides new management employees a quick immersion into all aspects of VIA operations, and a first-hand look at what the customer intimacy strategy means in action. Designed to help retain new employees and to help existing employees share their knowledge, participants travel on VIA's trains and meet with people across the network – gaining a direct understanding of how VIA serves its customers, and how everyone contributes to the customer experience.

It's also a great tool for creating an inclusive culture at VIA. Participants welcome the opportunity to meet many new colleagues face-to-face, and gain a sense of belonging within the organization.



# DELIVERING THE PROMISE

**AN INTEGRAL PART** of VIA's customer intimacy strategy is "delivering the promise"—ensuring that customers' expectations regarding service match what customers actually experience on board the train. This requires a continuous effort to improve and enhance services — to deliver on VIA's brand promise as "the more human way to travel".

A variety of initiatives in 2007 focused on fine-tuning VIA's on-board products, station services and amenities. As just one example, early in the year VIA's Service Design team consulted service managers, frontline staff and customer surveys to improve on-board food selection. A new *Comfort* class menu was developed and standardized for all VIA trains across the system, featuring wider variety and more options for health-conscious travellers.

Left to right:

**Diane Bell**

Business Advisor, People  
(Toronto)

**Isabel Nahdee**

In-charge  
(Union Station)



In 2007 VIA made free Wi-Fi access available in major stations between Toronto and Vancouver as well as between Montreal and Halifax. This achievement is a first for transcontinental train routes in North America. By using the service during scheduled train stops in Vancouver, Jasper, Edmonton, Winnipeg, Moncton and Halifax, customers can connect with friends and family at least once each day of their trip.

## THE METROPOLIS PROJECT

In 2007, VIA launched the first phase of the Metropolis Project, a comprehensive review of VIA's products and services on the Montreal-Toronto service, and throughout the Corridor. The project team is assessing how well the customer experience matches the promise made to customers through VIA's advertising, promotions and other channels.

Working groups have already introduced a number of initiatives to better match expectations and service delivery. For example, boarding times are now standardized at Windsor, Toronto, Ottawa, Montreal and Quebec City to provide consistency for customers no matter where they board our trains. Coaching for on-train employees encourages better contact with customers. And VIA is developing tools and procedures to ensure that sales agents have more timely and accurate information available to answer customer enquiries.

The second phase of the Metropolis project will reposition VIA's Corridor products, to ensure consistency between VIA's resources and the needs of today's markets and customers. Repositioning and updating VIA's Corridor brand promise is an essential part of the customer intimacy strategy to attract more customers, increase revenues, and further improve the bottom line performance of Corridor services.

## NEW CUSTOMERS, NEW MARKETS

VIA's customer focus helped to identify and respond quickly to new market opportunities in 2007, attracting new customers and new revenues.

The Snow Train Express between Edmonton and Jasper started its first season in January 2007 and began its second in November of the same year. Developed in partnership with Marmot Basin and the town of Jasper, the service represents a new addition to VIA's tourism products. VIA also offered an enhanced sleeper service between Winnipeg and Churchill, Manitoba in October of 2007. This first class service included exclusive access to one of VIA's dome observation cars throughout the two day journey, allowing customers to take in the unspoiled landscape by day and the *aurora borealis* by night.

In Ontario, VIA added a seasonal departure to the Toronto-Niagara Falls service from

## DELIVERING THE PROMISE FOR TIM HORTONS

In June, VIA carried out a large and very successful charter move for Tim Hortons Inc., in connection with the company's 2007 conference for franchisees. Involving almost 1,000 passengers and several dedicated trains on some of VIA's busiest routes (between Toronto and Quebec City), it was a massive undertaking. Preparations involved almost every function at VIA.

As a cultural icon and one of Canada's most recognizable brands, Tim Hortons has exacting standards, and VIA pulled out all the stops to make this charter move unforgettable. It represented important new revenues for the company and opened up a whole new customer base for VIA, since many of these franchise owners were first-time train travellers.

June to September, and once again offered unique wine-tasting events on select departures. Also between Toronto and Niagara Falls, VIA piloted a popular new Bike Train service. Developed in partnership with the Niagara-on-the-Lake Chamber of Commerce, the City of Toronto, and the Ontario government, the service encouraged cyclists to bring their bicycles when visiting the region. Throughout Southern Ontario VIA partnered with eighteen Premier Spas, offering packages that included return train travel and shuttle transportation to and from their nearest VIA Rail station.

In Eastern Canada, VIA's refined *Easterly* class service completed its third year with strong results, improving revenues and ridership for the transcontinental between Montreal and Halifax. Designed as a Maritime Learning Experience, *Easterly* class includes educational activities, entertainment and Maritime-themed meals, and consistently receives high ratings from customers.

## CONNECTING WITH CUSTOMERS

VIA broke new ground with the use of online services to connect with individual and corporate customers in the 1990s. Today, VIA continues to enhance its web-based booking and reservation technologies – providing travellers and travel agencies with convenient, efficient access to passenger rail services. Every year web-based sales continue to grow as a portion of total sales.

In 2007, VIA took its online presence further with innovative e-marketing initiatives. For example, an interactive web contest invited young people to submit their own ad illustrating the benefits of passenger rail. VIA promoted the contest on the popular social networking site Facebook – a fast, cost-efficient way to connect with the target audience. As a pioneering example of e-marketing through social media, the contest caught the attention of the media, including the daily *Journal de Montréal*, the graphic communications magazine *Grafika*, the CBC News "Technology and Science" blog, and the online magazine *Design Edge Canada*.

## TRAVEL INDUSTRY RECOGNIZES VIA AS BEST IN CLASS

In August, VIA won First Place for railway services in the 8<sup>th</sup> Annual Agent's Choice Awards. Some 4,000 travel agents picked VIA Rail over such internationally recognized names as Rocky Mountaineer, Rail Europe, British Rail, Orient Express, Japan Rail, and the Trans-Siberian Railway. Agents cited VIA's easy-to-use web site, informative staff and outstanding service as the main reasons VIA was awarded top place.

VIA's *Canadian* was also voted the top train in North America by the Society of International Railway Travelers, an organisation for people who love the comfort and romance of great trains. The *Canadian* ranked ahead of the *Sierra Madre Express* (Mexico) the *GrandLuxe Express* (US) and the *Rocky Mountaineer* (Canada).

And finally, VIA's *Easterly* class and its Maritime Learning Experience were singled out by National Geographic this year as one of the *100 Best Vacations To Enrich Your Life* (Pam Grout, 2007).





# SERVING WITH INTEGRITY

**STRONG RELATIONSHIPS** with customers are built on trust, and that trust has to be earned by providing service with integrity.

For VIA, this means conducting business honestly and transparently, and recognizing that passenger rail service has an impact on customers, employees, and communities. VIA makes it a priority to take this impact into account in its management decisions, responding with integrity and respect to all stakeholders who are affected by the Corporation. [Learn more](#)



Left to right:

**Brigitte Ayotte**

Senior Service Attendant  
on the *Canadian* (based in Winnipeg)

**Arthur Jurkowski**

Assistant Service Coordinator  
on the *Canadian* (based in Winnipeg)

## RAISING THE BAR FOR SAFETY

With one of the best safety records in the industry, VIA's first and primary responsibility is to ensure the safety and security of its customers, its employees, and the communities where our trains operate.

VIA was the first railway in Canada to implement a comprehensive Safety Management System (SMS) in 2001, integrating all safety rules, procedures and responsibilities, and making safety part of the job for every employee. The SMS is regularly audited by Transport Canada. VIA completed a comprehensive assessment of its effectiveness, and conducted SMS refresher training in 2007.

VIA also received special recognition in 2007 from the Railway Association of Canada for improvements made to the Corporation's Hazardous Assessment and Risk Control Strategies (HARCS) process. An integral part of the SMS, HARCS allows the company to identify and address potential risks associated with workplace safety, security and the environment. The HARCS database, along

with comprehensive training, a new Hazard Prevention Program, and new guidelines for Health and Safety Committees, have together created an internal network of employees who participate in cross-functional assessments of potential risks.

## TAKING RESPONSIBILITY FOR SECURITY

Partnerships continue to be the foundation of security across the passenger rail network. In November the Railway Association of Canada and the Government of Canada signed a Memorandum of Understanding that provides a framework for cooperation on security matters throughout the industry.

VIA fully supported this agreement, and applies this partnership model by participating in joint security exercises and fostering cooperative relationships with relevant security-related authorities. In 2007, VIA signed letters of understanding with various municipal and regional law enforcement agencies across the country, giving them access to VIA premises and the authority to act on VIA's behalf in

## A DECADE OF SAFE WORK PRACTICE IN ATLANTIC CANADA

In June 2007, VIA's Eastern region Equipment Maintenance team marked an impressive milestone. In the decade since June of 1997, not a single equipment maintenance employee in the Atlantic Provinces and the Gaspé has sustained a work-related injury resulting in time off work.

Team members say that workplace safety has become a state of mind – and the longer they go without an accident, the more motivated they are to maintain their winning streak.

security matters. At the end of the year VIA also reached agreements with several K-9 police units, allowing them to use VIA facilities for their training and routine patrols. Agreements such as this have advantages both for VIA and the agencies involved – by increasing the visibility of law enforcement across the passenger rail network while at the same time familiarizing those authorities with VIA's operations.

Security training is another important aspect of the 2007 Memorandum of Understanding on rail security. VIA is a leader in this area, having introduced in September 2007 an on-line Security Awareness Program that instils a sense of personal responsibility for security in all employees. The training package was presented to the Railway Association of Canada's Rail and Urban Transit Steering Committee and to Transport Canada's Emergency Preparedness group. Transport Canada has since recognized the training package as a best practice in the rail industry.

## AN ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE SERVICE

VIA continually works to reduce the environmental impact of passenger rail, widely recognized as one of the most environmentally responsible modes of public transportation available today. Each year the company identifies initiatives to improve environmental performance, and no significant corporate project gets the green light without first passing an environmental assessment.

VIA has included explicit environmental goals in its strategic business planning since 2003, and drives continuous improvements in environmental performance through a comprehensive Environmental Management System. The corporate Environmental Policy was updated in 2007, and distributed to all employees as a guide for increasing environmental awareness in day-to-day activities. VIA's 11 employee-led Green Teams support initiatives at the local level in VIA facilities across the network, and encourage efforts to improve the Corporation's overall environmental performance. In 2007, Green Teams participated in many community

## TECHNOLOGY ENHANCES WORKPLACE SAFETY

VIA installed locomotive remote control technology on two switching locomotives at the Montreal Maintenance Centre (MMC) in 2007. In conventional switching operations, one locomotive attendant is in the cab at the controls, while another on the ground transmits directions by radio. With the use of a remote control portable transmitter and a microprocessor receiver unit in the locomotive, all switching movements are conducted more efficiently and safer than conventional means, with a single attendant on the ground.

A recent study by the US Federal Railroad Administration showed that remote control locomotives reduced the number of train accidents in switching operations by 13.5 per cent, and the employee injury rate by 57 per cent.



events, such as Earth Day, Car Free Day and Clean Air Day celebrations, and initiated numerous local initiatives that aimed to reduce their worksites' ecological footprint.

Another 2007 Memorandum of Understanding with the Government of Canada established guidelines for the railway industry with respect to reducing locomotive emissions. VIA is already an industry leader in this regard. Since 1990, VIA has cut fuel consumption by 25 per cent per passenger-kilometre, and greenhouse gas (GHG) emissions by 15 per cent. Under the capital investment plan announced by the Government of Canada in the fall of 2007, VIA is now rebuilding its older locomotives to ensure that they meet a higher environmental standard – when completed, the rebuilt locomotives will reduce fuel consumption by another five million litres per year, and eliminate another 15 thousand tons of GHG emissions annually. These efforts will continue in 2008, when VIA tests leading edge pollution control technology that will make VIA's locomotives among the cleanest in North America.

VIA has been particularly successful in reducing the environmental impact of train maintenance operations. VIA's maintenance centres in Montreal, Winnipeg, and Vancouver obtained ISO14001 certification beginning in 2001, and have successfully achieved their 3-year recertifications since then. The ISO14001 international standard encourages the continual improvement of environmental performance.

## SERVING OUR COMMUNITIES

As a corporate citizen, VIA is a vital part of the more than 450 communities it serves. And VIA's involvement in those communities extends beyond the provision of rail services.

At the national level, VIA lends its support to Kids Help Phone, a charity that provides toll-free, 24-hour bilingual and anonymous counselling to young people in Canada. VIA also holds an employee-driven national charitable campaign every year, with funds going to the United Way and Healthpartners. And in small towns and big cities from coast to coast, VIA's people get involved in causes and activities



ENVIROEXPO



VIA Rail Canada

VIA united its environmental commitment and support for Canadian youth in 2007 with the launch of EnviroExpo – a new environmental innovation category of the Canada-Wide Science Fairs. Developed by VIA in partnership with the Youth Science Foundation Canada, the program challenges students in grades 7 to 12 and CEGEP to combine art and science to develop new solutions to significant environmental challenges. VIA will offer three post-secondary scholarships of \$10,000 to the winners.

that are closer to home. With the creation of EnviroExpo in 2007, VIA is extending the reach of its environmental commitment and community involvement to high schools and CEGEPs from coast to coast.

As a federal institution, VIA plays an important role in promoting Canada's linguistic duality. The Corporation continues to demonstrate its daily commitment to providing clients with quality services, a commitment that includes serving each passenger in their official language of choice. In 2007, 98 per cent of passengers who responded to a customer satisfaction survey confirmed that they were served by VIA in the language of their choice, whether it was on the telephone, in a station, or on board our trains. All of VIA's internal and external communications are circulated in both English and French, and the Corporation conducts its commercial practices in both official languages.

## SERVING CUSTOMERS WITH SPECIAL NEEDS

VIA is recognized for its leadership in advancing the cause of accessible public transportation for all Canadians. Over the past 25 years, VIA has established a constructive working relationship with a number of organizations representing disabled travellers.

A cooperative approach has helped VIA to make continuing improvements to its trains, stations and frontline services, ensuring that Canadian passenger rail remains at the forefront of accessible transportation. This is reflected in the special training VIA gives to staff, in on-line and telephone tools, as well as in the many physical changes VIA has made to equipment, stations and maintenance facilities to ensure better access for all Canadians. In 2007, VIA began a review of its installations and signage to bring them in line with the Canadian Transportation Agency's Code of Practice on removing communication barriers for travellers with disabilities. Web accessibility standards were also included in the mandate for a forthcoming redesign of VIA's web site.



As part of a campaign to increase environmental awareness, both within the Corporation and with our customers, VIA introduced a new environmental logo in 2007. The logo appears in corporate literature, internal communications, and VIA's advertising campaigns – a symbol of VIA's environmental commitment in all its business decisions.

In the spring of 2007 the Supreme Court of Canada<sup>1</sup> handed down a decision concerning the accessibility of Renaissance cars, following a complaint submitted by the Council of Canadians with Disabilities. The ruling requires that VIA modify certain Renaissance car facilities to improve existing on-board amenities for travellers with disabilities.

Throughout the rest of 2007 VIA worked with the Canadian Transportation Agency, with the aim of meeting these requirements as quickly as possible. By the end of the year VIA had submitted a detailed modification plan to the Canadian Transportation Agency. Approval is needed to proceed with the modifications.

## ACCESS TO INFORMATION

VIA Rail operates its business in an open and transparent manner. While information must be shared in a manner that takes into account issues such as personal privacy and commercial confidentiality, openness and transparency are the starting point in building a trusted relationship with customers, and with the public in general.

In September 2007, legislation came into effect which made VIA subject to the Access to Information and the Privacy Acts (ATIP). These acts govern the legal and enforceable right of public access to records that are under the control of the federal government and its institutions.

VIA has developed a process to respond to information requests, managed by a unit created for that purpose. VIA received 53 requests for information under the legislation in 2007, and responded to 51 within the prescription period. Two of these requests, received late in December, were carried over into 2008.

## ACCESSIBILITY AND EXCELLENCE IN THE CUSTOMER EXPERIENCE

VIA has built a reputation firmly based on positive customer testimonials from customers who turn to passenger rail for accessible transportation services.

In June, VIA was invited to describe its efforts and expertise with respect to accessible passenger services at the International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED) in Montreal. It was an excellent opportunity for VIA to share successes, as well as to learn from other companies.

# Corporate Governance

VIA's Board of Directors is responsible for overseeing the strategic direction and management of the Corporation, and reports on VIA's operations to Parliament. Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, approves the appointment of members of the Board. In 2007, eight new members were appointed to the Board.

The Corporation and its Board of Directors are committed to principles of good governance, and have fully implemented a new governance program over the past few years that clearly defines the Board's roles with respect to strategic planning and direction of the Corporation, performance management of Executives and Directors, succession planning, risk management and financial oversight.

All members of the board sign a code of ethics reflecting the spirit and intent of the *Accountability Act*, which sets out standards of transparency and accountability for the officers of Crown corporations.

## BOARD COMMITTEES

### Audit and Risk Committee

Provides oversight and monitoring of the Corporation's

- standards of integrity and behaviour;
- financial information reporting and disclosure, and the annual report;
- internal control practices; and
- risk management policies and procedures.

### Corporate Governance Committee

Examines governance practices observed within VIA Rail and makes recommendations with respect to such matters to the Board of Directors.

### Human Resources Committee

Reviews and makes recommendations to the Board of Directors on the appointment, compensation, performance and succession of officers, and reviews organizational structure.

### Investment Committee

Makes recommendations to the Board of Directors on the Pension Fund and the Asset Renewal Fund investment performance, policies and related matters.

### Nominating Committee

Makes recommendations to the full Board of Directors, which in turn makes recommendations to the Minister of Transport, regarding appointments and re-appointments to the positions of Chief Executive Officer and the Chair of the Board of Directors.

### Planning and Finance Committee

Oversees and monitors the Corporation's Strategic Plan, five-year Corporate Plan, and annual operating and capital budgets.



# Management Discussion and Analysis

## MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2007, excluding the financial results of VIA's variable interest entity.<sup>1</sup> It should be read in conjunction with the Consolidated Financial Statements that follow, and the Year at a Glance on page 1.

## OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

EXCLUDING FINANCIAL RESULTS OF VIA'S VARIABLE INTEREST ENTITY

	2007	vs Budget		vs 2006	
(IN MILLIONS OF DOLLARS)	\$	\$	%	\$	%
<b>PASSENGER REVENUES</b>	<b>268.8</b>	(9.9)	(4)	2.2	1
<b>TOTAL REVENUES</b>	<b>285.6</b>	(7.8)	(3)	(11.4)	(4)
<b>OPERATING EXPENSES</b>	<b>486.2</b>	21.3	4	(10.7)	(2)
<b>OPERATING DEFICIT</b>	<b>(200.6)</b>	13.5	6	22.2	(12)
<b>RIDERSHIP</b> (thousands of passengers)	<b>4,181</b>	7	0.2	90	2

Despite a difficult operating environment that had a serious impact on revenues, VIA achieved good financial results in 2007. The Corporation realized substantial operating savings to offset a revenue shortfall, and improved its financial performance as compared to budget.

Passenger revenues got off to a strong start after the 2006/07 winter holiday season. That trend reversed after the first quarter of 2007, due to increased competition from other modes, the negative effects of a strong Canadian dollar on tourism spending, service

disruptions, and on-time performance challenges. This downward pressure on revenues continued throughout the remainder of 2007, until winter storms boosted December revenues and passenger volumes to record levels for the month.

With the recovery in December, total revenues at year end were \$285.6 million. This represents a decline of \$11.4 million (4 per cent) from the previous year, and is \$7.8 million (3 per cent) less than budget for 2007. Revenues in 2006 included \$11.7 million of exceptional capital gains.

1. In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company (KRC) to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities. The Corporation has therefore consolidated the financial statements of KRC. In 2007, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$1.9 million. (See note 13 in the consolidated financial statements.)

In 2007 total operating expenses ended at \$486.2 million. Expenses increased by only \$10.7 million (2 per cent) over 2006, and were \$21.3 million (more than 4 per cent) below budget.

The shortfall in revenues was more than offset by savings in expenses. These savings enabled the Corporation to end its financial year with an operating deficit of \$200.6 million. After adjusting the 2006 results to exclude the impact of exceptional capital gains (\$11.7 million) that year, the deficit would have increased by only \$10.5 million or 6 per cent. The deficit was \$13.5 million (6 per cent) below budget.

## PASSENGER REVENUE AND RIDERSHIP

Despite pressures on revenues and ridership, VIA achieved a moderate increase on both counts. Passenger revenues increased \$2.2 million over 2006, a 1 per cent increase that, while positive, fell 4 per cent short of budget targets. Ridership also gained moderately, increasing over 2 per cent versus last year to 4.2 million trips.

This was achieved in the face of VIA's greatest challenge: to retain its core customer base in the midst of difficulties with on-time performance, depressed markets, generally lower fares from competitors, and improvements to competing services.

Severe disruptions affected VIA's network throughout the spring and summer, forcing many travellers to forego the train for alternative air, or even bus, service. These last factors had their greatest impact on VIA's two most

important Corridor services: Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto. At the same time, a rising Canadian dollar encouraged record numbers of Canadians to vacation outside the country in 2007. With the addition of a third air carrier, competition intensified in central Canada's intercity markets, as business travellers were offered exceptionally low air fares, more frequent departures and a downtown Toronto airport location.

In response to this situation VIA boosted the promotion of its first class *VIA 1* product to frequent business travellers in both Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto markets. To counter price resistance, VIA introduced a new *Comfort* class fare plan in these markets, which matched airlines' low fares and focused on last-minute 'price-shopping' travellers.

These factors also affected VIA's western trans-continental train service – another major source of revenue weakness in 2007. An expected recovery after a strong fall tourism season in 2006 did not materialize, and equipment reliability problems persisted. The high value of the Canadian dollar also coincided with weak demand for long-distance travel, all of which had a negative impact on this service.

Despite weak passenger revenue growth, on-line sales continued to perform well in 2007. Throughout the year VIA continued to enhance on-line access to its services, increasing convenience for customers and reducing its distribution costs. By year end, VIA had successfully transferred all travel agencies to its web booking portal. As a result, on-line sales increased for the sixth consecutive year and accounted for 42 per cent of total sales.

## OPERATING COSTS

### EXCLUDING FINANCIAL RESULTS OF VIA'S VARIABLE INTEREST ENTITY

Effective management, along with a number of favourable one-time factors, helped VIA to achieve substantial savings in 2007, and to minimize the impact of rising costs. Operating costs rose just \$10.7 million or 2 per cent over 2006, and were below budget by \$21.3 million or 4 per cent. There were three major sources of rising costs: train operating expenses, major equipment overhauls, and compensation. Expenses for train operations were affected by costs due to problems with equipment reliability and poor on-time performance, soaring fuel costs, as well as inflation-induced increases in labour and utilities. The Corporation also provided for potential loss on Asset-Backed Commercial Paper (ABCP). The Corporation holds an \$8.7 million exposure to ABCP in its Asset Renewal Fund, which has been illiquid since August 2007. Management took the prudent step of estimating a fair value for its non-bank ABCP holdings as of December 31, 2007 (as described in note 6), based on information available at the time.

The hedging program and the value of the Canadian dollar limited the impact of higher fuel prices. VIA also benefited from a recovery of prior year capital taxes and the revaluation of a legal action.

## CAPITAL EXPENDITURES

### EXCLUDING FINANCIAL RESULTS OF VIA'S VARIABLE INTEREST ENTITY

New government funding was announced in 2007 to address the Corporation's future capital needs. This significant investment of \$516 million was announced by the government in October.

Capital spending for 2007 totalled \$12.4 million, \$2.1 million less than the previous year and \$4.3 million less than planned, mainly due to

uncertainty about the timing and amount of government funding during the first half of the year. Almost three quarters of 2007 capital spending was devoted to equipment, station upgrading, and information technology projects.

2007 saw the completion of two key capital projects – construction and testing of a prototype rebuilt F-40 locomotive and a rebuilt Light, Rapid, Comfortable (LRC) car that tests modern on-board systems. These will serve as the basis for the rebuild of the entire F-40 locomotive and LRC car fleets. The two rebuild programs form a major part of the \$516 million capital investment program.

## ON-TIME PERFORMANCE

VIA recognizes that on-time performance is a critical issue for customers, and for the success of passenger rail. Delayed service undermines customer satisfaction and loyalty, particularly in the Quebec City-Windsor corridor, where travellers are especially time sensitive.

On-time performance and service reliability represented a major challenge in 2007. This critical issue has had a compounded negative impact on the financial performance of the Corporation. Growth in freight traffic and longer freight trains continue to affect VIA operations. In addition, work programs for infrastructure improvements across Canada were extended over the summer period, and were a major source of train delays. System-wide, overall on-time performance dropped to 77 per cent, a 7 percentage point decrease from 2006 and 11 percentage points below target.

Of increasing concern were VIA controllable delays – delay minutes caused by problems with VIA operations, such as equipment breakdowns, as opposed to delays attributed to infrastructure owners or other third parties. In the Quebec City-Windsor corridor, equipment maintenance delays increased by 141 per cent in 2007, partly due to cold weather conditions. Higher passenger volumes also contributed to increased VIA controllable delays. Overall

on-time performance for the Corridor was 78 per cent in 2007, a 7 percentage point drop from 2006.

For the Eastern transcontinental service, overall on-time performance was 73 per cent, just 1 percentage point down from 2006. However, the length of delays on this service – the number of minutes a train is late in arriving – increased by 179 per cent. On the Western transcontinental, direct control delays increased by 25 per cent, while freight traffic in the region continued to grow. On-time performance for the year on this service was 24 per cent, a drop of 26 percentage points from 2006.

Persistent problems with on-time performance have forced VIA to adopt a new approach to the issue of scheduling, and to renew its working relationship with CN, the owner of most of the infrastructure used by passenger rail. In 2007, both companies agreed to a new train schedule in the Corridor that should allow VIA to deliver on-time service more consistently in this important market. At the same time, a VIA team analyzed every aspect of the Western transcontinental schedule in order to address on-time performance issues.

## OUTLOOK FOR 2008

The federal government's welcome announcement of investment in passenger rail at the end of 2007 will modernize a significant percentage of VIA's equipment and upgrade strategic parts of the infrastructure on which VIA operates. It will contribute to more efficient and reliable service across the country, and will allow for more frequent services in the Quebec City-Windsor corridor. Once completed, this investment will substantially improve the reliability, efficiency, and financial sustainability of passenger rail.

However, it will take time to realize the benefits of the five-year investment program. In 2008, VIA will continue to face significant challenges. The travel and tourism industry foresees little growth in key markets for the year, and competition is expected to remain high. For VIA, the ability to maintain high-yield business and tourism services, retain existing customers, and strengthen customer loyalty will be critical.

VIA's *Moving Forward* plan will continue to keep the company focused on the customer. Customer intimacy – the company's core business strategy – has already produced results over the past year, with improved service delivery and enhancements on trains and in stations. Continuing on this path in 2008 will enable the Corporation to better deliver on the promise of passenger rail for customers, with greater consistency. VIA will continue to build on key customer relationships and strengthen its customer loyalty program.

Improvements in on-time performance will be a priority in 2008. Marketing, pricing and revenue management strategies will continue to strengthen the position of rail as the 'value-for-money' travel option. The role of the travel trade within VIA's distribution network will also be reinforced.

At the same time, VIA will continue to contain rising costs with rigorous cost controls. Efforts to increase productivity will focus on enhancing the talents of VIA's people, developing innovative applications of technology, and exploring new entrepreneurial initiatives to further improve cost recovery.



# **CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS**

# Management's Responsibility Statement

Year ended December 31, 2007

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l., as internal auditors. The external auditor, the Auditor General of Canada, has audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2007, and her report indicates the scope of her audit and her opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



**Paul Côté**  
President and Chief Executive Officer



**Robert St-Jean, CA**  
Chief Financial and Administration Officer

# Auditor's Report

## TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

I have audited the consolidated balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2007 and the consolidated statement of operations, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, except for the changes in accounting policies adopted in the current year as explained in Note 2 to the consolidated financial statements, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and articles and the by-laws of the Corporation.



**Sheila Fraser, FCA**  
Auditor General of Canada

## CONSOLIDATED BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31  
(IN THOUSANDS)

	2007	2006
<b>CURRENT ASSETS</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 5,147	\$ 4,250
Accounts receivable, trade	7,445	5,805
Accounts receivable, prepaid and other	4,575	2,080
Receivable from the Government of Canada	303	-
Derivative financial instruments (Note 15)	6,262	5,759
Materials	20,629	19,968
Asset renewal fund (Note 6)	17,700	22,000
	62,061	59,862
<b>LONG-TERM ASSETS</b>		
Property, plant and equipment (Note 5)	\$ 487,905	533,123
Asset renewal fund (Note 6)	56,826	55,141
Accrued benefit asset (Note 8)	286,621	230,878
Derivative financial instruments (Note 15)	553	1,206
Other	-	220
	831,905	820,568
	\$ 893,966	\$ 880,430
<b>CURRENT LIABILITIES</b>		
Accounts payable and accrued liabilities (Notes 7 and 15)	\$ 99,738	\$ 94,687
Deferred revenues	11,812	11,524
	111,550	106,211
<b>LONG-TERM LIABILITIES</b>		
Accrued benefit liability (Note 8)	25,216	24,477
Future corporate taxes (Note 9)	41,042	35,871
Deferred investment tax credits	1,950	2,292
Other	1,346	778
	69,554	63,418
<b>DEFERRED CAPITAL FUNDING</b> (Note 10)	488,763	530,242
<b>SHAREHOLDER'S EQUITY</b>		
Share capital (Note 11)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	209,836	166,296
	224,099	180,559
	\$ 893,966	\$ 880,430

Commitments and Contingencies (Notes 12 and 18 respectively)

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

On behalf of the Board,


Eric Stefansson, FCA  
Director and Chairman of the Audit  
and Risk Committee

Donald A. Wright  
Director and Chairman of the Board



## CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS, COMPREHENSIVE INCOME AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31

	2007	2006
<b>REVENUES</b>		
Passenger	\$ 268,959	\$ 266 609
Investment income	2,733	17 987
Other	15,607	13 219
	<b>287,299</b>	<b>297,815</b>
<b>EXPENSES</b>		
Compensation and benefits	218,141	210,140
Train operations and fuel (Note 15)	119,450	118,033
Stations and property	30,592	28,533
Marketing and sales	29,265	29,887
Maintenance material	30,753	28,324
On-train product costs	17,875	17,969
Operating taxes	7,066	6,159
Employee future benefits (Note 8)	(35,633)	(29,594)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	55,396	58,956
Other	18,859	20,065
	<b>491,764</b>	<b>488,472</b>
<b>OPERATING LOSS BEFORE FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA AND CORPORATE TAXES</b>	<b>204,465</b>	<b>190,657</b>
Operating funding from the Government of Canada	200,596	169,001
Amortization of deferred capital funding (Note 10)	53,617	55,851
Income before corporate taxes	49,748	34,195
Corporate tax expense (Note 9)	6,208	463
<b>NET INCOME AND COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR</b>	<b>43,540</b>	<b>33,732</b>
Retained earnings, beginning of year	166,296	132,564
<b>RETAINED EARNINGS, END OF YEAR</b>	<b>\$ 209,836</b>	<b>\$ 166,296</b>

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

## CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31  
(IN THOUSANDS)

	2007	2006
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>		
Net income and comprehensive income for the year	\$ 43,540	\$ 33,732
Adjustments to determine net cash from (used in) operating activities:		
Amortization of property, plant and equipment	57,283	58,956
(Gains) losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	(1,545)	347
Gain on disposal of Asset Renewal Fund investments	-	(13,645)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the Asset Renewal Fund	-	23
Amortization of investment tax credits	(342)	(347)
Amortization of deferred capital funding	(53,617)	(55,851)
Future corporate taxes	5,171	463
Change in fair value of financial instruments	1,300	-
Unrealized net loss on derivative financial instruments	1,349	4,429
Change in non-cash working capital	(319)	(5,326)
Change in other long-term assets	220	766
Change in accrued benefit asset	(55,743)	(53,633)
Change in accrued benefit liability	739	2,672
Change in other long-term liabilities	(72)	427
	(2,036)	(26,987)
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>		
Capital funding	12,138	7,360
	12,138	7,360
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(526,086)	(636,575)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	527,401	679,245
Acquisition of property, plant and equipment	(12,438)	(22,012)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	1,918	598
	(9,205)	21,256
<b>CASH AND CASH EQUIVALENTS</b>		
Increase during the year	897	1,629
Balance, beginning of year	4,250	2,621
<b>BALANCE, END OF YEAR</b>	\$ 5,147	\$ 4,250
<b>REPRESENTED BY:</b>		
Cash	2,265	393
Short-term investments, 4.44%, maturing in January 2008 (2006: 4.30%)	2,882	3,857
	\$ 5,147	\$ 4,250

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

# Notes to Consolidated Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2007

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

## 2. CHANGES IN ACCOUNTING POLICIES

On January 1, 2007, the Corporation adopted CICA accounting handbook section 3855, *Financial Instruments – Recognition and Measurement*, section 3861, *Financial Instruments – Disclosure Presentation*, section 1530, *Comprehensive Income* and 3251, *Equity*.

### A | FINANCIAL INSTRUMENTS

Section 3855 establishes standards for recognizing and measuring financial assets, financial liabilities and non-financial derivatives. It requires that financial assets and financial liabilities, including non-financial derivatives, be recognized on the Consolidated Balance Sheet when the Corporation becomes a party to the contractual provisions of the financial instrument or non-financial derivative.

Under this standard, all financial instruments are required to be measured at fair value on initial recognition except for certain related party transactions. Measurement in subsequent periods is dependant upon the classification of the financial instrument as held-for-trading (HFT), held-to-maturity (HTM), available-for-sale (AFS), loans and receivables (L&R), or other financial liabilities.

The HFT classification is applied when an entity has the objective of generating a profit from the short-term fluctuation in price of an instrument or alternatively, the standard permits that any financial instrument be irrevocably designated as HFT. The HTM classification is applied only if the asset has specific characteristics and the entity has the ability and intent to hold the asset until maturity. An asset can be classified as AFS when it has not been classified as HFT or HTM.

Financial assets and financial liabilities classified as HFT are measured at fair value with changes in those fair values recognized in income. Financial instruments classified as HTM, L&R, or other liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method of amortization. Financial assets classified as AFS are measured at fair value with the unrealized gains and losses, including changes in foreign exchange rates, being recognized in Other Comprehensive Income (OCI) as described below.

The fair value is the amount of the consideration that would be agreed upon in an arm's length transaction between knowledgeable, willing parties who are under no compulsion to act. The fair value is determined by reference to quoted bid or asked prices, as appropriate, in the most

advantageous active market for that instrument to which the Corporation has immediate access. When the bid and ask prices are not available, the Corporation uses the closing price of the most recent transaction of that instrument.

Derivative financial instruments are recorded on the Consolidated Balance Sheet at fair value, including those derivatives that are embedded in financial or non-financial contracts. Changes in the fair value of derivative financial instruments are recognized in income.

Transaction costs for financial instruments classified or designated as HFT are expensed as incurred. For the other financial instruments, transaction costs are capitalized on initial recognition. Interest expense is recorded using the effective interest method.

The Corporation has implemented the following classifications.

All financial instruments are measured at fair value on initial recognition. Subsequent measurement and classification is as follows:

- Cash and cash equivalents and the Asset Renewal Fund are classified as HFT and any period change in fair value is recorded as investment income.
- Derivative financial instruments are classified as HFT and any period change in fair value is recorded in the train operations and fuel expense and other expenses.
- Accounts receivable are classified as L&R. These financial assets are measured at amortized cost using the effective interest method, less any impairment. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts receivable are carried at the original invoice amount less allowance for doubtful receivables.
- Accounts payable and accrued liabilities are classified as Other liabilities and are measured at amortized cost using the effective interest method. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts payable are carried at the original invoice amount.

Section 3861 establishes standards for presentation of financial instruments and non-financial derivatives, and identifies the information that should be disclosed about them. The purpose of the section is to enhance financial statement users' understanding of the significance of financial instruments to the Corporation's financial position, performance and cash flows.

## B | COMPREHENSIVE INCOME

Section 1530 introduces Comprehensive income, which consists of net income and OCI. Comprehensive Income represents changes in Shareholders' equity during a period arising from transactions and other events with non-owner sources that are recognized in OCI, but excluded from net income. Upon adoption of Section 1530, the Corporation revised its "Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings" to include the newly required statement of comprehensive income by creating a combined statement. No amounts have been reclassified to accumulated other comprehensive income. Currently, the Corporation has no OCI.



## C | EQUITY

Section 3251 establishes standards for the presentation of equity and the changes in equity during the year.

## D | IMPACT UPON ADOPTION

In accordance with the transitional provisions of the standards, prior periods have not been restated for the adoption of these new accounting standards.

The adoption of these new accounting standards had no impact on the opening retained earnings.

## 3. ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### A | VARIABLE INTEREST ENTITIES

These consolidated financial statements include the financial statements of the Corporation and as required by Accounting Guideline 15 "Consolidation of Variable Interest Entities" ("AcG-15"), the financial statements of the Keewatin Railway Company ("KRC"), a variable interest entity (VIE). AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary generally must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (See note 13). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

### B | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on derivative financial instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

## C | CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents investments include bankers' discount notes and bankers' acceptances which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less.

## D | ASSET RENEWAL FUND

Asset Renewal Fund investments include bankers' discount notes, bankers' acceptances and commercial paper which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less. Changes in fair value are recorded in investment income.

## E | REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned. The change in fair value of the financial instruments held for trading other than derivative financial instruments is recorded in Investment income.

## F | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

## G | MATERIALS

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost and at net realizable value for obsolete materials.

## H | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	2 to 20 years
Machinery and equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

I | CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

J | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

K | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management’s best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at market value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which was, in most cases, estimated to be 11 years at the time.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

## L | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as swaps and certain forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices and the value of the US dollar of at least 50 per cent and up to 80 per cent of its consumption. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Forward foreign exchange contracts are also utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the US dollar related to the purchase of materials from the US as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

Derivative financial instruments are recognized on the Consolidated Balance Sheet and removed when they expire or are terminated. Each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Consolidated Balance Sheet. Changes in fair value of derivative financial instruments related to fuel are recognized in the train operations and fuel expenses. The change in fair value of derivative financial instruments related to the purchase of materials from the US are recorded as other expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities or other long-term liabilities.



## M | MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of property, plant and equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

## N | VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

## O | NON-MONETARY TRANSACTIONS

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

# 4. FUTURE ACCOUNTING CHANGES

## A | FINANCIAL INSTRUMENTS – PRESENTATION AND DISCLOSURE

The CICA issued two new accounting standards: section 3862, *Financial Instruments – Disclosures*, and section 3863, *Financial Instruments – Presentation*. The new standards will be in effect for fiscal years beginning after October 1, 2007 and the Corporation will adopt them on January 1, 2008. The Corporation is in the process of evaluating the disclosure and presentation requirements of the new standards, however, it is not anticipated that the results of the Corporation will be affected.

Section 3862 and 3863 will replace section 3861, *Financial Instruments – Disclosure and Presentation* revising and enhancing its disclosure requirements and carrying forward unchanged its presentation requirements. These new sections will place increased emphasis on disclosure about the nature and extent of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks.

## B | INVENTORIES

The CICA issued section 3031, *Inventories*, which will replace section 3030, *Inventories*. The new standard is effective for fiscal years beginning on or after January 1, 2008, and the Corporation will adopt this section on January 1, 2008. Section 3031 will affect the measurement and disclosure of inventory. The measurement changes include: the requirement to measure inventories at the lower of cost and net realizable value; the use of the specific cost method for inventories

that are not ordinarily interchangeable or goods and services produced for specific purposes; the requirement for the Corporation to use a consistent cost formula for inventory of a similar nature and use; and the reversal of previous write-downs to net realizable value when there is a subsequent increase in the value of inventories. Disclosure of inventories will also be enhanced. Inventory policies, carrying amounts, amounts recognized as an expense, write-downs and the reversals of write-downs are required to be disclosed. The Corporation is assessing the requirement to reclassify some of inventory of spare parts as Property plant and equipment.

## C | CAPITAL

Section 1535, Capital disclosure establishes disclosure requirements about an entity's capital and how it is managed. The purpose will be to enable users of the Financial Statements to evaluate the Corporation's objectives, policies and processes for managing capital.

## 5. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007			2006		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.7	-	5.7	5.7	-	5.7
Rolling stock	777.2	484.7	292.5	772.0	448.5	323.5
Maintenance buildings	181.8	141.5	40.3	181.8	133.0	48.8
Stations and facilities	45.3	30.4	14.9	45.1	28.6	16.5
Infrastructure improvements	148.5	57.9	90.6	147.8	53.9	93.9
Leasehold improvements	116.4	93.0	23.4	114.2	90.2	24.0
Machinery and equipment	36.3	30.3	6.0	35.5	29.5	6.0
Information systems	51.1	45.9	5.2	46.2	43.0	3.2
Other property, plant and equipment	20.5	19.6	0.9	20.4	19.4	1.0
	1,382.8	903.3	479.5	1,368.7	846.1	522.6
Projects in progress			8.1			10.1
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			0.3			0.4
			487.9			533.1

Projects in progress as at December 31, 2007, primarily consist of rolling stock, improvements to infrastructure and information systems for \$6.0 million (2006: \$8.7 million).

## 6. ASSET RENEWAL FUND

### A | ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of Canada Secretariat to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. However, the Treasury Board of Canada Secretariat could approve the use of the Asset Renewal Fund to finance operating deficits.

The short term investments in the Asset Renewal Fund include the following:

#### Assets of the Fund

	2007	2006
	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE
Cash on hand	-	0.1
Bankers' discount notes	-	0.1
Bankers' acceptances	33.3	-
Commercial Paper	41.2	76.9
<b>Balance at end of year</b>	<b>74.5</b>	<b>77.1</b>
Less: Short-term	17.7	22.0
Long-term portion	56.8	55.1

During the year ended December 31, 2007, the Treasury Board of Canada Secretariat approved the use of the Asset Renewal Fund to fund a maximum of \$6.0 million of the 2007 operating deficit and a maximum of \$3.5 million of the 2007 capital expenditures.

Of the December 31, 2007 total balance in the Asset Renewal Fund, the Corporation has received approval by the Treasury Board of Canada Secretariat to use up to \$17.7 million (2006: \$22 million) to fund future working capital requirements. This amount is presented in the short-term portion of the Asset Renewal Fund.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2007, was 4.74 per cent (2006: 4.38 per cent) except for non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper. The weighted average term to maturity as at December 31, 2007, is two months (2006: one month) excluding non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper.

The fair value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date except for the Asset-Backed Commercial Paper as described below.

The Asset Renewal Fund is invested in 20 short-term money market funds (2006: 21) that have a rating of "R-1 low" or higher. The diversification in short term securities is provided by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in securities of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

## B | CHANGES IN THE ASSET RENEWAL FUND

The Asset Renewal Fund includes the following changes during the year:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2007	2006
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>77.1</b>	106.2
Proceeds from sale or lease of surplus assets	1.5	1.1
Investment Income	3.2	17.6
Change in fair value	(1.3)	-
Less: Cash drawdown during the year	(6.0)	(47.8)
<b>Balance at end of year</b>	<b>74.5</b>	77.1

## C | ASSET-BACKED COMMERCIAL PAPER (ABCP)

The Corporation holds \$8.7 million (face value) in non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper (ABCP) in the Asset Renewal Fund. These investments matured in August, September and October 2007 but, as a result of liquidity issues in ABCP market, they did not settle on maturity. The Corporation's non-bank sponsored ABCP notes have not traded in the market since August 2007 and there is currently no market quote available.

The Corporation has recorded an unrealized loss based on an estimated change in fair value of \$1.3 million as a reduction of Investment Income in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

The Corporation's estimate of the fair value of its investment in ABCP was based on a valuation model developed internally from information provided by the Pan-Canadian Investors' Committee and market information on similar structures that were still pricing at year-end, to reflect credit spread deterioration that occurred in the market place in 2007. Other assumptions were used to adjust for the lack of liquidity of the non-bank ABCP holdings, increased default potential on some of the structure receivables and to reflect a potential drop in expected yield resulting from the restructuring effort.

The Corporation's estimate of the fair value of its non-bank sponsored ABCP notes is subject to significant risks and uncertainties, including the timing and amount of future cash flows, the outcome of the Montreal Proposal and any other restructuring process, market liquidity, and the quality of the underlying assets and financial instruments. Accordingly, there can be no assurance that the Corporation's assessment of the fair value of its ABCP holdings will not change materially in subsequent periods. The Corporation has sufficient cash to fund all its ongoing liquidity and capital expenditure requirements.



## 7. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Accrued liabilities	22.9	27.8
Wages payable and accrued	32.5	31.9
Trade payables	33.3	25.5
Capital tax, income tax and other taxes payable	9.3	8.2
Derivative financial instruments (Note 15)	1.2	0.5
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	0.4	0.6
Other	0.1	0.2
	99.7	94.7

## 8. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2010.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2010.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in September 2010.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in June 2010.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2007.

The actuarial valuation of the Supplemental retirement plan for management employees, (SRP), with respect to retired members is carried out annually. The latest actuarial valuation was carried out December 31, 2007. The latest actuarial valuation for active members of the SRP was carried out December 31, 2006, and the next actuarial valuation will be carried out no later than December 31, 2009.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	2007	2006
<b>ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,532.8</b>	1,511.4	<b>29.7</b>	29.8
Current service cost	<b>25.5</b>	26.0	<b>4.4</b>	4.7
Employee contributions	<b>9.7</b>	9.6	-	-
Interest cost	<b>78.5</b>	74.8	<b>1.5</b>	1.5
Benefits paid	<b>(97.0)</b>	(90.0)	<b>(5.6)</b>	(6.0)
Net transfer in	<b>12.6</b>	0.2	-	-
Actuarial (gains) losses	<b>(82.8)</b>	0.8	<b>1.8</b>	(0.3)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,479.3</b>	1,532.8	<b>31.8</b>	29.7
<b>FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,777.2</b>	1,659.0	-	-
Actual return on plan assets	<b>45.9</b>	183.3	-	-
Employer contributions	<b>13.6</b>	15.1	<b>5.6</b>	6.0
Employee contributions	<b>9.7</b>	9.6	-	-
Net transfer in	<b>12.6</b>	0.2	-	-
Benefits paid	<b>(97.0)</b>	(90.0)	<b>(5.6)</b>	(6.0)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,762.0</b>	1,777.2	-	-

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

<b>Asset categories:</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Equity securities (public market)	<b>53.4%</b>	57.3%
Fixed income securities (public market)	<b>34.0%</b>	32.6%
Private equity, hedge funds and other	<b>12.6%</b>	10.0%
Real estate	-	0.1%
	<b>100.0%</b>	100.0%

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	2007	2006
<b>RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:</b>				
Fair value of plan assets	1,762.0	1,777.2	-	-
Accrued benefit obligation	1,479.3	1,532.8	31.8	29.7
<b>Funded status of plans - surplus (deficit)</b>	<b>282.7</b>	<b>244.4</b>	<b>(31.8)</b>	<b>(29.7)</b>
Unamortized net actuarial losses	187.3	201.7	3.1	1.2
Unamortized past service costs	2.2	2.7	0.4	0.5
Unamortized transitional (asset) obligation	(185.6)	(217.9)	3.7	4.3
	286.6	230.9	(24.6)	(23.7)
Network restructuring long-term liability	-	-	(0.6)	(0.8)
<b>Accrued benefit asset (liability)</b>	<b>286.6</b>	<b>230.9</b>	<b>(25.2)</b>	<b>(24.5)</b>

(IN MILLIONS OF DOLLA

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	2007	2006
<b>ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:</b>				
Current service cost	25.5	26.0	4.4	4.7
Interest cost	78.5	74.8	1.5	1.5
Actual return on plan assets	(45.9)	(183.3)	-	-
Actuarial (gains) losses	(82.8)	0.8	1.8	(0.3)
<b>Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs</b>	<b>(24.7)</b>	<b>(81.7)</b>	<b>7.7</b>	<b>5.9</b>
<b>ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:</b>				
Differences between:				
• Expected return and actual return on plan assets for the year	(75.3)	66.1	-	-
• Actuarial loss (gain) recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	89.7	9.0	(1.8)	0.4
• Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.5	0.4	-	0.1
• Amortization of transitional (asset) obligation	(32.4)	(32.4)	0.7	2.4
<b>Defined benefit (income) costs recognized</b>	<b>(42.2)</b>	<b>(38.6)</b>	<b>6.6</b>	<b>8.8</b>

The employee future benefits expense in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive income and Retained Earnings includes the pension plans net income and the other benefit plans net costs.

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	2007	2006
<b>WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:</b>				
<b>Accrued benefit obligation as at December 31:</b>				
Discount rate	5.50%	5.00%	5.50%	5.00%
Rate of compensation increase	3.00%	3.25%	3.00%	3.25%
<b>Benefit costs for the year ended December 31:</b>				
Discount rate	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.00%	7.25%	-	-
Rate of compensation increase	3.25%	3.25%	3.25%	3.25%
<b>Assumed health care cost trend rates as at December 31:</b>				
Initial health care cost trend rate	-	-	7.78%	5.88%
Cost trend rate declines to	-	-	3.66%	3.37%
Year ultimate rate is reached	-	-	2014	2011

### Sensitivity analysis

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2007:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	25	(23)
Accrued benefit obligation	214	(189)

## 9. CORPORATE TAXES

The corporate tax expense of the Corporation consists of the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Current tax expense	1.0	-
Future corporate tax expense	5.2	0.5
Corporate tax expense	6.2	0.5



Corporate tax expense on net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rates of 32.4 per cent (2006: 32.4 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Computed tax expense - statutory rates	16.1	11.0
Permanent difference:		
Large corporate tax expense (recovery)	(0.5)	-
Non-taxable portion of capital and accounting gains	(0.2)	(2.2)
Change in valuation allowance	1.9	(4.4)
Effect of statutory tax rate substantively enacted during the year	(4.8)	(3.9)
Effect of tax rate changes on future income taxes	(4.0)	(0.9)
Future income tax expense (recovery) relating to changes in temporary differences	(4.1)	1.1
Ontario corporate minimum tax expense	1.5	-
Other	0.3	(0.2)
	6.2	0.5

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes.

Significant components of the future corporate tax (assets) and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
<b>Future corporate tax assets:</b>		
Property, plant and equipment	(23.1)	(19.2)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(4.3)	(4.0)
Accrued benefit liability	(6.4)	(7.6)
Loss carry-forward	(10.3)	(11.9)
	(44.1)	(42.7)
Less the valuation allowance	9.7	7.8
	(34.4)	(34.9)
<b>Future corporate tax liabilities:</b>		
Accrued benefit asset	74.0	68.8
Unrealized gain on derivative financial instruments	1.5	2.0
	75.5	70.8
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>41.1</b>	<b>35.9</b>

The Corporation has \$41.1 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2008	3.9
2010	0.7
2014	3.3
2015	14.4
2026	18.8
	41.1

## 10. DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase property, plant and equipment.

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
<b>Balance, beginning of year</b>	<b>530.2</b>	578.7
Government funding for depreciable property, plant and equipment	12.1	7.3
Amortization of deferred capital funding	(53.6)	(55.8)
<b>Balance, end of year</b>	<b>488.7</b>	530.2

## 11. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2007 and 2006, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

## 12. COMMITMENTS

A | The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2008	<b>18.2</b>
2009	<b>12.8</b>
2010	<b>9.2</b>
2011	<b>8.8</b>
2012	<b>9.0</b>
Subsequent years proportionately to 2049	<b>180.8</b>
	<b>238.8</b>

- B | As at December 31, 2007, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$108.4 million (2006: \$5.6 million) consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects. The Corporation expects to make payments under these commitments over the next 7 years.
- C | The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.
- D | The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$20.0 million (2006: \$17.7 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

## 13. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation will contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of KRC's operating expenditures and is at risk of increasing the level of contributions if net operating costs were to increase. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2007, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$1.9 million (2006: \$2.0 million).

KRC received \$0.4 million for the maintenance of their infrastructure from the Government of Canada in 2007 (2006: \$1.2 million).

The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a net book value of \$8.4 million (2006: \$7.9 million) recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.

## 14. FINANCIAL INSTRUMENTS

The classification of Financial instruments under the new accounting standards effective January 1, 2007, and their carrying amounts were as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	December 31, 2007		December 31, 2006 <sup>1</sup>	
	CARRYING VALUE		CARRYING VALUE	
	HFT	L&R	HFT	L&R
<b>FINANCIAL ASSETS:</b>				
Cash and cash equivalent	5.1	-	4.2	-
Accounts Receivables	-	6.5 <sup>2</sup>	-	5.6 <sup>2</sup>
Derivative Financial Instruments	6.8 <sup>3</sup>	-	7.0 <sup>3</sup>	-
Asset renewal fund	74.5 <sup>4</sup>	-	77.1 <sup>4</sup>	-
	HFT	OTHER LIABILITY	HFT	OTHER LIABILITY
<b>FINANCIAL LIABILITIES:</b>				
Accounts Payable and Accrued Liabilities	1.2 <sup>3</sup>	70.0 <sup>5</sup>	0.5 <sup>3</sup>	59.1 <sup>5</sup>
Other	0.6 <sup>3</sup>	-	0.1 <sup>3</sup>	-

<sup>1</sup> Financial Instruments classified January 1, 2007.

<sup>2</sup> Comprised of trade receivables.

<sup>3</sup> Comprised of derivative financial instruments not designated in a hedge relationship.

<sup>4</sup> Comprised of short-term investments.

<sup>5</sup> Comprised of trade accounts payable, accrued liabilities and accrued wages.

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than financial instruments HFT and derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature.

## 15. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include swaps which are typically a commodity or price swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The foreign exchange forwards are contractual agreements to either buy or sell US dollars at a specified price and date in the future related to fuel swaps and a future capital project.



At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
(Note 1)				<b>2007</b>	<b>2006</b>
Crude swap	January to December 2007	0.800	4,536	-	5,036
Crude swap	January to December 2007	1.498	2,016	-	648
Crude swap	January to December 2007	1.780	1,008	-	2
Crude swap	January to December 2008	1.860	1,008	<b>690</b>	39
Crude swap	January to December 2008	1.799	1,008	<b>749</b>	105
Crude swap	January to December 2008	1.457	2,016	<b>2,167</b>	952
Crude swap	January to December 2008	1.945	1,008	<b>607</b>	**
Crude swap	January to December 2008	1.787	1,008	<b>761</b>	-
Crude swap	January to December 2008	1.988	1,008	<b>564</b>	-
Crude swap	January to December 2008	2.036	1,008	<b>518</b>	-
Crude swap	January to December 2008	2.411	1,008	<b>152</b>	-
Crude swap	May to October 2008	2.481	1,008	<b>52</b>	-
Crude swap	May to October 2009	2.368	504	<b>27</b>	-
Crude swap	January to December 2009	2.092	1,512	<b>524</b>	-
				<b>6,811</b>	6,782

\*\* This financial instrument had a negative fair value in 2006.

† These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
(NOTE 1)				<b>2007</b>	<b>2006</b>
Foreign Exchange	January to December 2007	1.148	1,794	-	20
Foreign Exchange	January to December 2007	1.147	1,859	-	22
Foreign Exchange	January to December 2007	1.142	1,885	-	31
Foreign Exchange	January to December 2008	1.110	2,936	<b>**</b>	110
Foreign Exchange	May to October 2008	0.991	2,501	<b>2</b>	-
Foreign Exchange	May to October 2009	0.995	1,193	<b>2</b>	-
				<b>4</b>	183
				<b>6,815</b>	6,965

\*\* This financial instrument has a negative fair value in 2007.

† These financial instruments have a monthly settlement schedule.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Foreign Exchange	January to December 2007	1.179	9,369	-	(178)
Foreign Exchange	January to December 2008	1.110	2,936	(337)	**
Foreign Exchange	January to December 2008	1.150	1,813	(279)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	1.140	1,875	(270)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	1.099	1,960	(205)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	1.000	1,801	(14)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	0.992	6,478	(1)	-
Foreign Exchange	April to December 2008	1.021	1,714	(47)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	1.061	791	(47)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	1.009	791	(9)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	1.027	4,363	(122)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	0.994	1,582	(3)	-
Foreign Exchange	January to December 2010	1.033	5,609	(157)	-
Foreign Exchange	January to December 2011	1.036	7,479	(209)	-
Foreign Exchange	January to December 2012	1.036	5,609	(147)	-
				(1,847)	(178)

\*\* This financial instrument has a positive fair value in 2006.

† These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Crude swap	January to December 2007	1.844	1,008	-	(71)
Crude swap	January to December 2007	1.870	1,008	-	(101)
Crude swap	January to December 2007	1.996	1,008	-	(244)
Crude swap	January to December 2008	1.945	1,008	**	(53)
				-	(469)
				(1,847)	(647)

\*\* This financial instrument has a positive fair value in 2007.

† These financial instruments have a monthly settlement schedule.

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2007 is \$6.8 million (2006: \$7.0 million) of which \$6.3 million is recorded as Current assets (2006: \$5.8 million) and \$0.5 million as Long-term assets (2006: \$1.2 million). The negative balance is \$1.8 million (2006: \$0.6 million) of which \$1.2 million (2006: \$0.5 million) is included in "Account payable and accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability and \$0.6 million (2006: \$0.1 million) is included in "Other" as a long-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operations and fuel" expense is a realized and unrealized net gain of \$6.0 million related to fuel (2006: net loss of \$0.1 million). An unrealized loss related to future capital projects of \$0.6 million is recorded in other expenses.

The majority of the Corporation's derivative financial instruments are with one counterparty. The Corporation is exposed to minimal credit risk in the event of non-performance as the counterparty is of high credit quality.

The fair value of the derivative financial instruments is estimated as the discounted unrealized gain or loss calculated based on the market price at December 31, 2007, which generally reflects the estimated amount that the Corporation would receive or pay to terminate the contracts at the consolidated balance sheet date. The fair value of the derivative financial instruments is provided to the Corporation by the chartered banks that are the counterparties to the transactions.

It is determined using well established proprietary valuation models, such as a modified Black-Scholes model, that incorporate prevailing market rates and prices on underlying instruments. The fair values provided have been verified to provide the Corporation with the appropriate level of comfort in the numbers reported.

The discounting of the fair value of transactions is based on the boot-strapping method incorporating a set of bond yields over the term of the instruments in order to provide discount factors.

## 16. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these consolidated financial statements, related party transactions are not significant.

## 17. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately \$1.2 million (2006: \$1.6 million) as "Passenger revenue" in the Consolidated Statements of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31, 2007. The Corporation also recorded non-monetary expenses of \$1.3 million (2006: \$1.5 million) in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings, mainly as "Marketing and sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions. The nature of non-monetary transactions is mainly related to advertising exposure.

## 18. CONTINGENCIES

- A| The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities (CCD). The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

On March 2, 2005, the Corporation was successful in overturning the earlier CTA decision by a judgment of the Federal Court of Appeal. That appeal decision has been further appealed to the Supreme Court of Canada by the CCD. The Supreme Court heard the case on May 19, 2006 and upheld the CTA decision.

The Corporation has estimated the cost of removing the undue obstacles identified by the CTA to be between \$8 million and \$10 million, the Corporate Plan has provided for these costs. The modifications to the equipment will be started in 2008 and are schedule to be completed in 2010.

- B| The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its consolidated financial statements.

- C| The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed a review of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the potential environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were or will be the subject of thorough studies and corrective actions were or will be taken if necessary in order to eliminate or to attenuate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well as monitor accidents that occur. The activities or properties likely to be contaminated or to cause a contamination are addressed, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements.



The Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

- (i) the lack of specific technical information available with respect to many sites;
- (ii) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;
- (iii) the potential for new or changed laws and regulations and for development of new remediation technologies and uncertainty regarding the timing of the work with respect to particular sites;
- (iv) the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;
- (v) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position. Costs related to any future remediation will be accrued in the year in which they become known.

Considering that the costs of corrective action cannot be reasonably estimated no environmental provision has been included in the consolidated financial statements, except for the following:

Accounts payable and accrued liabilities include an environmental liability of \$1.5 million that has been established by Keewatin Railway Company for environmental clean-up and decontamination of certain areas of their rail infrastructure.

D| The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

## 19. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has certain operating leases where the lessor could request that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased or the lessor can retake control of these assets without any compensation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. Accordingly, no liability has been recognized in the consolidated financial statements.

## 20. RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2007 consolidated financial statements.

# Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2007

## BOARD OF DIRECTORS

**D. Hayward Aiton**

Saint John, New Brunswick

**Jeffrey R. Clarke**

Ottawa, Ontario

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer  
Montreal, Quebec

**Michel Crête**

Montreal, Quebec

**Steven Cummings**

Montreal, Quebec

**Angela Ferrante**

Toronto, Ontario

**Jean-Louis Hamel**

Montreal, Quebec

**David Hoff**

Vancouver, British Columbia

**Leo Housakos**

Montreal, Quebec

**Wendy A. King**

Vancouver, British Columbia

**Margaret MacInnis**

Halifax, Nova Scotia

**Donald Mutch**

Toronto, Ontario

**Paul G. Smith**

Calgary, Alberta

**Eric Stefanson**

Winnipeg, Manitoba

**William M. Wheatley**

Regina, Saskatchewan

**Donald A. Wright**

Chairman of the Board  
Toronto, Ontario

## OFFICERS

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

**Steve Del Bosco**

Chief Customer Officer

**Christena Keon Sirsly**

Chief Strategy Officer

**Carole Mackaay**

General Counsel and Secretary

**John Marginson**

Chief Operating Officer

**Denis Pinsonneault**

Chief People Officer

**Robert St-Jean, CA**

Chief Financial and  
Administration Officer

**Donald A. Wright, Chairman of the Board,**  
*is an ex officio member of each Committee of the Board.*

**Paul Côté, President and Chief Executive Officer,**  
*is an ex officio member of each Committee of the Board except for the Audit & Risk Committee.*

*The Board wishes to thank the following outgoing members for their important contribution:*  
Paul Fraser, Wendy Kelly, Lore Mirwaldt, Donald Pettit, Timothy Reid, Charles Ross,  
Kenneth Savage and Louis Tremblay.

## COMMITTEES OF THE BOARD

### Audit and Risk Committee

#### Eric Stefanson, Chairman

Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel

### Human Resources Committee

#### Angela Ferrante, Chair

Michel Crête  
David Hoff  
Margaret MacInnis

### Investment Committee

#### Donald Mutch, Chairman

Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Paul G. Smith  
William M. Wheatley

### Corporate Governance Committee

#### Jean-Louis Hamel, Chairman

Angela Ferrante  
Margaret MacInnis  
William M. Wheatley

### Planning and Finance Committee

#### Paul G. Smith, Chairman

Jeffrey R. Clarke  
Michel Crête  
David Hoff  
Eric Stefanson

## VIA OFFICE LOCATIONS

### Headquarters and Quebec

3 Place Ville-Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address:  
P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6

902 494-7900

### Ontario

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6

416 956-7600

### West

146-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2C7

604 640-3700

[viarail.ca](http://viarail.ca)

Photos: Caroline Bergeron, except the cover,  
Yvan-Martin Lévesque

Special thanks to all the VIA employees who agreed to  
appear in this Annual Report.

© Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

Design: Sextans    Printing: Gibraltar

## COMITÉS DU CONSEIL

### Comité de la vérification et des risques

**Eric Stefanson, président**

Steven Cummings

Jean-Louis Hamel

### Comité des ressources humaines

**Angela Ferrante, présidente**

Michel Crête

David Hoff

Margaret MacInnis

### Comité des placements

**Donald Mutch, président**

Steven Cummings

Jean-Louis Hamel

Paul G. Smith

William M. Wheatley

### Comité de la gouvernance d'entreprise

**Jean-Louis Hamel, président**

Angela Ferrante

Margaret MacInnis

William M. Wheatley

### Comité de la planification et de finances

**Paul G. Smith, président**

Jeffrey R. Clarke

Michel Crête

David Hoff

Eric Stefanson

Photos : Caroline Bergeron, sauf la couverture, Yvan-Martin Lévesque  
Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur visage à ce rapport annuel.

## BUREAUX DE VIA

### Siège social et Québec

3, Place Ville-Marie

Bureau 500

Montréal (Québec)

H3B 2C9

514 871-6000

Adresse postale :

Case postale 81 16,

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

### Atlantique

1 161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

902 494-7900

### Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

416 956-7600

### Ouest

146-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

204 949-7447

1 150, rue Station

Vancouver (Colombie-Britannique)

V6A 2C7

604 640-3700

[viarail.ca](http://viarail.ca)

MD Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.  
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.  
Design : Sextans Impression : Gibraltar



# Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2007

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**D. Hayward Alton**

Saint John (Nouveau-Brunswick)

**Jeffrey R. Clarke**

Ottawa (Ontario)

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

Montréal (Québec)

**Michel Crête**

Montréal (Québec)

**Steven Cummings**

Montréal (Québec)

**Angela Ferrante**

Toronto (Ontario)

**Jean-Louis Hamel**

Montréal (Québec)

**David Hoff**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Leo Housakos**

Montréal (Québec)

**Wendy A. King**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Margaret MacInnis**

Halifax (Nouvelle-Écosse)

**Donald Mutch**

Toronto (Ontario)

**Paul G. Smith**

Calgary (Alberta)

**Eric Stefanson**

Winnipeg (Manitoba)

**William M. Wheatley**

Regina (Saskatchewan)

**Donald A. Wright**

Président du conseil d'administration

Toronto (Ontario)

## DIRIGEANTS

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

**Steve Del Bosco**

Chef, Orientation-client

**Christena Keon Sirsly**

Chef de la stratégie de l'entreprise

**Carole Mackaay**

Avocate générale et secrétaire

**John Marginson**

Chef de l'exploitation

**Denis Pinsonneault**

Chef, Capital humain

**Robert St-Jean, CA**

Chef, Services financiers et administration

**Donald A. Wright, président du conseil,**

*est membre ex-officio de chacun*

*des Comités du conseil.*

**Paul Côté, Président et**

**chef de la direction,**

*est membre ex-officio de chacun*

*des Comités du conseil sauf le*

*Comité de la vérification et des risques.*

*Le conseil d'administration souhaite remercier Paul Fraser, Wendy Kelly, Lore Mirwaldt, Donald Pettit, Timothy Reid, Charles Ross, Kenneth Savage et Louis Tremblay pour leur contribution importante.*

## 19. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient à la signature du contrat initial de location-exploitation, ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif reconnu aux états financiers consolidés.

## 20. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers consolidés de 2007.

d'être contaminées, ou les activités ou les propriétés qui peuvent causer une contamination, d'un plan d'action dépendant de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentiellement associées aux propriétés pourraient donner lieu à des enquêtes futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de responsabilités supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur des telles responsabilités et les coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'à la maîtrise de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattacheront ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- (ii) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs établissements;

- (iii) L'absence de demandes de tiers relativement aux sites particuliers;

- (iiii) L'éventualité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et de l'élaboration de nouvelles technologies de décontamination, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;

- (iv) La capacité de recouvrer les coûts des tiers relativement aux sites particuliers;

- (v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs importants ou des frais liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces frais n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les frais associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'année dans laquelle ils seront connus.

Compte tenu du fait que les coûts liés à une mesure corrective ne peuvent être estimés de façon raisonnable, aucune provision en matière d'environnement n'a été incluse dans les états financiers consolidés, à l'exception de ce qui suit :

Les comptes créditeurs et les charges à payer comprennent un passif environnemental d'une valeur de 1,5 million de dollars, qui a été établi par la Keele Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire.

D | Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

## 18. ÉVENTUALITÉS

A | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'OTC a enjoint la Société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. La Cour suprême a entendu la cause le 19 mai 2006 et a confirmé la décision de l'OTC.

La Société a évalué les dépenses requises pour retirer les obstacles abusifs indiqués par l'OTC; ces coûts se situent entre 8 millions de dollars et 10 millions de dollars, et ont été prévus dans le Plan d'entreprise. Les travaux de modification du matériel roulant débuteront en 2008 et devraient être complétés en 2010.

B | La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans les états financiers consolidés.

C | Les activités de l'entreprise sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination du sol, ainsi que la gestion et le déclassement des réservoirs de stockage souterrains et en surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de l'entreprise, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses établissements et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux qui s'y rattachent. Les établissements et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éradiquer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses propriétés dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les propriétés qui risquent

Du solde négatif de 1,8 million de dollars (2006 : 0,6 million de dollars), 1,2 million de dollars (2006 : 0,5 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,6 million de dollars (2006 : 0,1 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain non-réalisé et un gain réalisé nets d'une valeur de 6,0 millions de dollars relatifs au carburant (2006 : perte nette de 0,1 million de dollars). Une perte non-réalisée reliée aux projets d'immobilisations futurs d'une valeur de 0,6 million de dollars est inscrite parmi les autres charges.

La majorité des instruments financiers dérivés de la Société sont avec une seule contrepartie. La Société est exposée à un risque de crédit minimal dans l'éventualité d'une non-exécution, puisque la contrepartie présente une qualité de crédit supérieure.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2007, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établis, comme une version modifiée du modèle de « Black Scholes », qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « bootstrapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

## 16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées aux états financiers, les opérations entre apparentées ne sont pas importantes.

## 17. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,2 million de dollars (2006 : 1,6 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,3 million de dollars (2006 : 1,5 millions de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.



À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGÉ À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,179	9 369	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,110	2 936	(337)
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,150	1 813	(279)
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,140	1 875	(270)
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,099	1 960	(205)
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,000	1 801	(14)
Opération de change	janvier à décembre 2008	0,992	6 478	(1)
Opération de change	avril à décembre 2008	1,021	1 714	(47)
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,061	791	(47)
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,009	791	(9)
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,027	4 363	(122)
Opération de change	janvier à décembre 2009	0,994	1 582	(3)
Opération de change	janvier à décembre 2010	1,033	5 609	(157)
Opération de change	janvier à décembre 2011	1,036	7 479	(209)
Opération de change	janvier à décembre 2012	1,036	5 609	(147)
(178)				(1 847)
2006	(NOTE 1)			2007

\*\* Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2006.  
NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,844	1 008	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,870	1 008	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,966	1 008	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,945	1 008	**
(71)				(244)
(53)				(469)
(647)				(1,847)
2006	(NOTE 1)			2007

\*\* Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2007.  
NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Au 31 décembre 2007, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés c-dessus s'établissait à 6,8 millions de dollars (2006 : 7,0 millions de dollars). De cette somme, 6,3 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2006 : 5,8 millions de dollars) et 0,5 millions de dollars comme des actifs à long terme (2006 : 1,2 millions de dollars).

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE GALLONS AMÉRICAINS	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
(Note 1)				
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	0,800	4 536	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,498	2 016	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,780	1 008	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,860	1 008	690
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,799	1 008	749
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,457	2 016	2 167
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,945	1 008	607
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,787	1 008	761
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,988	1 008	564
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	2,036	1 008	518
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	2,411	1 008	152
Pétrole brut – swap	mai à octobre 2008	2,481	1 008	52
Pétrole brut – swap	mai à octobre 2009	2,368	504	27
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2009	2,092	1 512	524
6 811				
2007				
2006				
5 036				
648				
2				
39				
105				
952				
**				

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGÉ À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
(NOTE 1)				
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,148	1 794	-
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,147	1 859	-
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,142	1 885	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,110	2 936	**
Opération de change	mai à octobre 2008	0,991	2 501	2
Opération de change	mai à octobre 2009	0,995	1 193	2
4				
183				
6 815				
2007				
2006				
965				

\*\* Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2007.  
NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

## 14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers selon les nouvelles normes comptables, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, ainsi que leurs valeurs comptables ont été établis comme suit :

	Le 31 décembre 2007	Le 31 décembre 2006 <sup>1</sup>
<b>ACTIFS FINANCIERS :</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5,1	4,2
Compte à recevoir	-	-
Instruments financiers dérivés	6,8 <sup>(3)</sup>	7,0 <sup>(3)</sup>
Fonds de renouvellement des actifs	74,5 <sup>(4)</sup>	77,1 <sup>(4)</sup>
		-
Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction		
Prêts et créances	-	4,2
Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction		
Prêts et créances	-	-
Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction		
Prêts et créances	-	5,6 <sup>(2)</sup>
VALEUR COMPTABLE		

<b>PASSIFS FINANCIERS :</b>		
Comptes à payer et frais courus	1,2 <sup>(3)</sup>	0,5 <sup>(2)</sup>
Autres	0,6 <sup>(3)</sup>	-
Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction		
Autre passif	70,0 <sup>(5)</sup>	59,1 <sup>(5)</sup>
Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction		
Autre passif	-	0,1 <sup>(3)</sup>

Instruments financiers classés le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

<sup>(1)</sup> Composé des créances d'exploitation.

<sup>(2)</sup> Composé des instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

<sup>(3)</sup> Composé d'investissements à court terme.

<sup>(4)</sup> Composé des comptes fournisseurs, des charges à payer et des salaires à payer.

La juste valeur estimée des instruments financiers comptabilisés, autres que les actifs financiers ou passifs financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme.

## 15. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, on compte les swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché, se qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour le carburant. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiques; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et aux projets d'immobilisations futurs.

B | Au 31 décembre 2007, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 108,4 millions de dollars (2006 : 5,6 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicités ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des sept prochaines années.

C | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D | La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 20,0 millions de dollars (2006 : 17,7 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

### 13. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keweenaw Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservis par la KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation et augmentera possiblement l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2007, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 1,9 millions de dollars (2006 : 2,0 millions de dollars).

En 2007, le gouvernement du Canada a versé 0,4 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2006 : 1,2 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 8,4 millions de dollars (2006 : 7,9 million de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC EDDV, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et bancaires sous-jacents de la Société.

La Société a 41,1 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

EN MILLIONS DE DOLLARS	
2008	3,9
2010	0,7
2014	3,3
2015	14,4
2026	18,8
	41,1

## 10. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente la portion non-amortie du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

EN MILLIONS DE DOLLARS

2007		2006	
<b>Solde au début de l'exercice</b>		<b>Solde au début de l'exercice</b>	
Financement du gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables		Financement du gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables	
12,1		7,3	
Amortissement du financement en capital reporté		Amortissement du financement en capital reporté	
(53,6)		(55,8)	
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	
488,7		530,2	

## 11. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2007 et 2006, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

## 12. ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des infrastructures et à du matériel informatique sont les suivants :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2008	18,2
2009	12,8
2010	9,2
2011	8,8
2012	9,0
	180,8
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	
	238,8



L'impôt sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,4 % (2006 : 32,4 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

EN MILLIONS DE DOLLARS	
2007	2006
Impôts calculé – taux réglementaires	16,1
Écarts permanents :	11,0
Impôt des grandes sociétés (recouvrement)	(0,5)
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables	(0,2)
Fluctuation de la provision pour moins-value	1,9
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'année	(4,8)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs	(4,0)
Charge future d'impôts de l'exercice (recouvrement) en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	(4,1)
Charge d'impôt minimum sur les sociétés en Ontario	1,5
Autres	0,3
	(0,2)
	0,5

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2007	2006
------	------

Actifs d'impôts futurs :	
Immobilisations corporelles	(23,1)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,3)
Passif au titre des prestations constituées	(6,4)
Pertes fiscales reportées	(10,3)
	(44,1)
Moins la provision pour moins-value	9,7
	(34,4)
Passifs d'impôts futurs :	
Actif au titre des prestations constituées	74,0
Gains non réalisés aux instruments financiers dérivés	1,5
	75,5
	70,8
Passifs d'impôts futurs nets	41,1
	35,9

RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS
---------------------	-------------------------------

2007	2006	2007	2006
<b>MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :</b>			
<b>Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :</b>			
Taux d'actualisation	5,50 %	5,00 %	5,50 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,25 %	3,00 %
<b>Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :</b>			
Taux d'actualisation	5,00 %	5,00 %	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,00 %	7,25 %	-
Taux de croissance de la rémunération	3,25 %	3,25 %	3,25 %
<b>Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :</b>			
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,78 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,66 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2 014
			2 011

### Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2007 :

AUGMENTATION		DIMINUTION	
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs		25	(23)
Obligation au titre des prestations constituées		214	(189)

## 9. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

2007	2006
Impôts sur les bénéfices	1,0
Impôts futurs	5,2
Impôts sur les bénéfices	6,2
	0,5
	0,5

EN MILLIONS DE DOLLARS

RÉGIMES DE RETRAITE	2007	2006
AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	2007	2006
<b>RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :</b>		
Juste valeur des actifs des régimes	1 762,0	1 777,2
Obligation au titre des prestations constituées	1 479,3	1 532,8
<b>Situation de capitalisation – excédent (déficit)</b>	<b>282,7</b>	<b>244,4</b>
Perte actuarielle nette non amortie	187,3	201,7
Coût non amorti des services passés	2,2	2,7
Obligation (actif) transitoire non amortie	(185,6)	(217,9)
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-
<b>Actif (passif) au titre des prestations constituées</b>	<b>286,6</b>	<b>230,9</b>
	2007	2006

IN MILLIONS OF DOLLARS

AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		RÉGIMES DE RETRAITE	
2006	2007	2006	2007
4,7	4,4	26,0	25,5
1,5	1,5	74,8	78,5
-	-	(183,3)	(45,9)
0,8	1,8	(82,8)	(82,8)
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût		(24,7)	(81,7)
5,9	7,7	AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :	
Ecart entre :		<ul style="list-style-type: none"> <li>• le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice</li> <li>• le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice</li> <li>• l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice</li> <li>• Amortissement de l'obligation (actif) transitoire</li> </ul>	
0,1	-	0,4	0,5
2,4	0,7	(32,4)	(32,4)
8,8	6,6	(38,6)	(42,2)
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées		Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	
2006	2007	2006	2007

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestation.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2007. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu au plus tard le 31 décembre 2009.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

RÉGIMES DE RETRAITE		2007	2006
AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		2007	2006
<b>OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :</b>			
<b>Solde au début de l'exercice</b>		<b>1 532,8</b>	<b>1 511,4</b>
Coût des services rendus au cours de l'exercice		25,5	26,0
Cotisations des salariés		9,7	9,6
Intérêts débiteurs		78,5	74,8
Prestations versées		(97,0)	(90,0)
Transfert net		12,6	0,2
(Gains actuariels) pertes actuarielles		(82,8)	0,8
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>1 479,3</b>	<b>1 532,8</b>
		<b>31,8</b>	<b>29,7</b>
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :</b>			
<b>Solde au début de l'exercice</b>		<b>1 777,2</b>	<b>1 659,0</b>
Rendement réel des actifs des régimes		45,9	183,3
Cotisations de l'employeur		13,6	15,1
Cotisations des salariés		9,7	9,6
Transfert net		12,6	0,2
Prestations versées		(97,0)	(90,0)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>1 762,0</b>	<b>1 777,2</b>
		<b>-</b>	<b>-</b>

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

Catégories d'actif :		2007	2006
Titres de participation (marché public)		53,4%	57,3%
Titres à revenu fixe (marché public)		34,0%	32,6%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres		12,6%	10,0%
Immobilier		-	0,1%
		100,0%	100,0%

## 7. COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2007	2006
22,9	27,8
32,5	31,9
33,3	25,5
9,3	8,2
1,2	0,5
0,4	0,6
0,1	0,2
99,7	94,7

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs ont été effectuées par des actuaires externes membres de l'institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisées a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisées a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en septembre 2010.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en juin 2010.



B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les changements suivants :

2007		2006
77,1	106,2	17,6
1,5	1,1	
3,2		
(1,3)		
(6,0)		
74,5		77,1
Solde à la fin de l'exercice		
Moins : Retraits effectués pendant l'année		
		(47,8)
Variation de la juste valeur		
Produit de disposition ou location des biens excédentaires		
Revenus de placements		
Solde au début de l'exercice		

C) PAPIER COMMERCIAL ADOSSÉ À DES ACTIFS (PCAA)

Dans le Fonds de renouvellement des actifs, la Société détient 8,7 millions de dollars (valeur nominale) sous forme de papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non parrainé par une banque. Ces investissements sont arrivés à échéance en août, septembre et octobre 2007, mais en raison de problèmes de liquidité connus dans le marché du PCAA, ces investissements n'ont pas fait l'objet d'un règlement à échéance. Les billets du PCAA non parrainé par une banque que possède la Société n'ont pas été négociés sur le marché depuis août 2007 et aucune cote n'est actuellement disponible sur le marché.

La Société a enregistré une perte non-réalisée liée à la fluctuation de la juste valeur, cette fluctuation estimée à 1,3 million de dollars est comptabilisée dans les revenus de placements dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

L'estimation de la Société de la juste valeur de son investissement dans le PCAA est basée sur un modèle d'évaluation élaboré à l'intérieur de renseignements fournis par le Comité pancanadien des investisseurs, ainsi que des renseignements sur le marché concernant des structures similaires qui établissaient encore des prix à la fin de l'année, afin de refléter la réduction du différentiel de taux qui s'est produite sur le marché en 2007. D'autres hypothèses ont été utilisées pour tenir compte du manque de liquidité des avoirs du PCAA non bancaire et à hausse du potentiel de défaut de certains débiteurs liés aux structures, et pour refléter une baisse éventuelle du rendement prévu découlant des efforts liés à la restructuration.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets du PCAA non parrainé par une banque fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, le résultat de la proposition de Montréal et de tout autre processus de restructuration, la liquidité du marché, ainsi que la qualité des actifs sous-jacents et des instruments financiers. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs du PCAA ne changera pas de façon significative au cours des périodes ultérieures. La Société possède suffisamment d'argent pour financer tous ses besoins actuels liés à la liquidité et aux dépenses en immobilisations.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements à court terme ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2007	2006
VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Encaisse	0,1
Billets à escompte bancaire	0,1
Acceptations bancaire	-
Papiers commerciaux	33,3
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>41,2</b>
Moins : Portion court terme	74,5
Portion long terme	17,7
	56,8
	55,1

En 2007, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 6,0 millions de dollars du déficit d'exploitation de 2007 et un maximum de 3,5 millions de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2007.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2007, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 17,7 millions de dollars (2006 : 22 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2007 était de 4,74 % (2006 : 4,38 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non paraffiné par une banque. La moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2007 était de deux mois (2006 : un mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non paraffiné par une banque.

La juste valeur des investissements à court terme est basée sur le cours acheteur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne le papier commercial adossé à des actifs, comme on l'explique ci-dessous.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 20 fonds du marché monétaire à court terme (2006 : 21) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

C | CAPITAL

Le chapitre 1535, intitulé *Informations à fournir concernant le capital*, établit les exigences relatives aux informations à fournir en ce qui concerne le capital d'une entité et sa gestion. L'objectif sera de permettre aux personnes qui utilisent les états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les processus de la Société en ce qui a trait à la gestion du capital.

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2007		2006	
COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ NETTE
5,7	-	5,7	-
777,2	484,7	772,0	448,5
181,8	141,5	181,8	133,0
45,3	30,4	45,1	28,6
148,5	57,9	147,8	53,9
116,4	93,0	114,2	90,2
36,3	30,3	35,5	29,5
51,1	45,9	46,2	43,0
20,5	19,6	20,4	19,4
1 382,8	903,3	1 368,7	846,1
Projets en voie de réalisation		1 368,7	
Immobilisations corporelles mises hors service		846,1	
(VALEUR NETTE DE RÉAUMISATION)		522,6	
0,3		0,4	
487,9		533,1	

Au 31 décembre 2007, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 6,0 millions de dollars (2006 : 8,7 millions de dollars).

6. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à constituer un fonds qui inclut les produits de disposition et location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations corporelles futurs. Cependant, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

## 4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

### A) INSTRUMENTS FINANCIERS – PRÉSENTATION ET INFORMATIONS À FOURNIR

L'ICCA a publié deux nouvelles normes comptables : le chapitre 3862, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, intitulé *Instruments financiers – présentation*. Les nouvelles normes entreront en vigueur pour les exercices financiers débutant après le 1<sup>er</sup> octobre 2007, et la Société les adoptera le 1<sup>er</sup> janvier 2008. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes en ce qui concerne les informations à fournir et la présentation. Cependant, on ne s'attend pas à ce que les résultats de la Société soient touchés par ces nouvelles normes.

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*. Ces chapitres révisent et perfectionnent les exigences liées aux informations à fournir, mais ne proposent aucun changement aux exigences de présentation. Les nouveaux chapitres mettront davantage l'accent sur les informations à fournir relativement à la nature et à l'étendue des risques découlant des instruments financiers, ainsi que sur la manière dont l'entité gère ces risques.

### B) STOCKS

L'ICCA a publié le chapitre 3031, intitulé *Stocks*, qui remplacera le chapitre 3030 portant le même titre. La nouvelle norme est applicable aux exercices financiers débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2008 ou après cette date; la Société adoptera ce chapitre le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Les changements liés à l'évaluation concernent notamment les éléments suivants; l'exigence d'évaluer les stocks au plus bas du coût ou de la valeur de réalisation nette, l'application de la méthode du coût propre pour les stocks qui ne sont habituellement pas interchangeables ou pour les biens et services créés à des fins spécifiques; l'exigence selon laquelle la Société doit utiliser une technique uniforme d'évaluation du coût des stocks d'une nature et d'une utilité semblables, et le renversement des réductions de valeur précédentes à la valeur de réalisation nette lorsqu'il y a une hausse postérieure de la valeur des stocks. Les informations à fournir seront également améliorées. Les politiques liées aux stocks, les valeurs comptables, les montants considérés comme des charges, les réductions de valeur et le renversement des réductions de valeur constituent des informations à fournir. La Société évalue l'exigence selon laquelle on doit reclasser certains stocks de pièces de rechange comme étant des immobilisations corporelles.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et confortées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

## L | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan consolidé, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquides. Chaque dérivé est comptabilisé à sa juste valeur en tant qu'actif ou en tant que passif dans le bilan consolidé. Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers dérivés relatifs au carburant sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et de carburant. La variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés relatifs à l'achat de matériel des États-Unis est comptabilisée dans les autres charges. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, dans les comptes à payer et frais courus ou autres passifs à long terme.

## M | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la valeur des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

## N | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages – récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.



## I | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

## J | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présent en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont inclus dans les autres passifs à long terme.

## K | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'actifs des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'actifs des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 11 ans à ce moment.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'actifs des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

## F | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

## G | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.

## H | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locales	2 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 13). La Société révisé le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux ententes contractuelles.

## B | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan consolidé, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'attribution d'immobilisations corporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

## C | ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les investissements dans les équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquides rapidement et dont le délai initial est de trois mois ou moins.

## D | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les investissements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les billets à escompte bancaires, les acceptations bancaires et les papiers commerciaux qui peuvent être liquides rapidement et dont le délai initial est de trois mois ou moins. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

## E | CONSTATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les produits de placements ainsi que les autres produits incluant les produits de tiers sont constatés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et indique les renseignements à divulguer en ce qui les concerne. Le but de ce chapitre est d'armer les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers relativement à la situation financière, au rendement et au flux de trésorerie de la Société.

## B | RÉSULTAT ÉTENDU

Le chapitre 1530 présente le résultat étendu, qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu. Les autres éléments du résultat étendu correspondent aux variations des capitaux propres qui résultent d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires. Celles-ci sont portées au résultat étendu, mais exclues du bénéfice net. Après l'adoption du chapitre 1530, la Société a revu son « état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis » afin d'y inclure l'état du résultat étendu nouvellement requis, et ce, en créant un état combiné. Aucun montant n'a été reclassé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. La Société ne possède actuellement aucun autre élément du résultat étendu.

## C | CAPITAUX PROPRES

Le chapitre 3251 établit les normes liées à la présentation des capitaux propres et aux changements dont ils font l'objet pendant l'année.

## D | INCIDENCE DE L'ADOPTION

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les périodes précédentes n'ont pas été retraitées pour l'adoption de ces nouvelles normes comptables.

L'adoption de ces nouvelles normes comptables n'a eu aucune incidence sur les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

## 3. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

### A | ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15 « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (NOC-15), les états financiers de la Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDDV si une partie détient une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV (entité détentrice de droits variables) s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des revenus résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement enregistrer l'ensemble des actifs, des

produits. Les instruments financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains non réalisés s'y rattachant, y compris les variations du cours du change, sont constatés dans les autres éléments du résultat étendu tel qu'il est décrit ci-dessous.

La juste valeur est le montant de la contrepartie qui fait l'objet d'une entente dans le cadre d'une transaction sans lien de dépendance conclue entre deux parties consentantes qui ne sont pas forcées d'agir. La juste valeur est déterminée en se référant aux cours acheteurs cotés ou aux cours vendeurs, selon le cas, dans le marché actif le plus avantageux pour l'instrument. Lorsque le cours acheteur et les cours vendeurs ne sont pas disponibles, la Société utilise le cours de clôture de la plus récente transaction dont cet instrument est l'objet.

Les instruments financiers dérivés sont inscrits au bilan consolidé à leur juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans les contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont constatées dans les résultats.

Les frais de transaction liés aux instruments financiers classés ou désignés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers détenus à des fins de transaction sont inscrits en charges lorsqu'ils sont engagés. En ce qui concerne les autres instruments financiers, les frais de transaction sont capitalisés dès la comptabilisation initiale. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif.

La Société a établi la classification suivante :

- La trésorerie et équivalents de trésorerie et le Fonds de renouvellement des actifs sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée comme un revenu de placement.
- Les instruments financiers dérivés sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant, ainsi que dans les autres charges.
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins la provision pour créances douteuses. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de débiteurs à court terme, les débiteurs sont comptabilisés au montant de la facture initiale moins la provision pour créances douteuses.
- Les comptes créditeurs et les charges à payer sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de comptes créditeurs et les charges à court terme, les comptes créditeurs et les charges à payer sont comptabilisés au montant de la facture initiale.



# Notes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2007

## 1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La vision de la Société est d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices. La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

## 2. CHANGEMENTS APPORTÉS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la Société a adopté les chapitres suivants du manuel de comptabilité de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) : le chapitre 3855, intitulé *Instrument financiers – comptabilisation et évaluation*, le chapitre 3861, intitulé *Instrument financiers – informations à fournir et présentation*, le chapitre 1530, intitulé *Résultat étendu*, et le chapitre 3251, intitulé *Capitaux propres*.

### A) INSTRUMENTS FINANCIERS

Le chapitre 3855 établit les normes pour reconnaître et évaluer les actifs financiers, les passifs financiers et les dérivés non financiers. Conformément à ce chapitre, les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés non financiers, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du dérivé non financier.

En vertu de cette norme, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre appa-rentes. L'évaluation au cours des périodes subséquentes est en fonction de la classification des instruments financiers, ceux-ci pouvant être classés comme détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente, des prêts et créances, ou d'autres passifs financiers.

La catégorie « détenu à des fins de transactions » s'applique lorsque l'entité a pour but d'engendrer un profit par le biais de la fluctuation à court terme des prix d'un instrument ou, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité a la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à l'échéance. Un actif financier peut être classé comme un actif financier disponible à la vente lorsqu'il n'a pas été classé dans la catégorie détenu à des fins de transaction, ou détenu jusqu'à son échéance.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transac-tion sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées dans les

# ETAT CONSOLIDE DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE  
EN MILLIERS

2007	2006
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>	
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	43 540 \$
Ajustements pour déterminer les flux en trésorerie nets (utilisés pour les) activités d'exploitation :	
Amortissement des immobilisations corporelles	57 283
(Gains) pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	(1 545)
Gains sur cessions des investissements du Fonds de renouvellement des actifs	-
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du Fonds de renouvellement des actifs	-
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(342)
Amortissement du financement en capital reporté	(53 617)
Impôts futurs	5 171
Fluctuation de la juste valeur des instruments financiers	1 300
Pertes non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	1 349
Fluctuation des éléments hors caisse du Fonds de roulement	(319)
Fluctuation des autres actifs à long terme	220
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(55 743)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	739
Fluctuation des autres passifs à long terme	(12)
	427
	(26 987)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>	
Financement en capital	12 138
	7 360
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>	
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	(526 086)
Produit de la vente de placements du Fonds de renouvellement des actifs	527 401
Acquisition d'immobilisations corporelles	(12 438)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	1 918
	(9 205)
	21 256
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE</b>	
Augmentation de l'exercice	897
Solde au début de l'exercice	4 250
	5 147 \$
<b>REPRÉSENTÉ PAR :</b>	
Encaisse	2 265
Placements à court terme, 4,44 %, échéant en janvier 2008 (2006 : 4,30 %)	2 882
	3 857
	4 250 \$

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

# ETAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE  
EN MILLIERS

2007		2006	
PRODUITS			
Voyageurs		268 959 \$	266 609 \$
Revenus de placements		2 733	17 987
Autres		15 607	13 219
		287 299	297 815
CHARGES			
Rémunération et avantages sociaux		218 141	210 140
Exploitation des trains et carburant (Note 15)		119 450	118 033
Gares et autres immeubles		30 592	28 533
Marketing et ventes		29 265	29 887
Matériel de maintenance		30 753	28 324
Fournitures à bord des trains		17 875	17 969
Taxes d'exploitation		7 066	6 159
Avantages sociaux futurs (Note 8)		(35 633)	(29 594)
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles		55 396	58 956
Autres		18 859	20 065
		491 764	488 472
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES			
		204 465	190 657
FINANCEMENT D'EXPLOITATION PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA			
Amortissement du financement en capital reporté (Note 10)		200 596	169 001
Bénéfices avant impôts		49 748	34 195
Impôts sur les bénéfices (Note 9)		6 208	463
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE (Note 2)		43 540	33 732
Bénéfices non répartis au début de l'exercice		166 296	132 564
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE		209 836 \$	166 296 \$

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

# BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE  
EN MILLIÉ

2007 2006

ACTIF À COURT TERME	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 147 \$
Comptes à recevoir	7 445
Autres créances à recevoir, frais payés d'avance et autre	4 575
À recevoir du gouvernement du Canada	303
Instruments financiers dérivés (Note 15)	6 262
Stocks	20 629
Fonds de renouvellement des actifs (Note 6)	17 700
	62 061
	59 862

ACTIF À LONG TERME	
Immobilisations corporelles (Note 5)	487 905 \$
Fonds de renouvellement des actifs (Note 6)	56 826
Actif au titre des prestations constituées (Note 8)	286 621
Instruments financiers dérivés (Note 15)	553
Autres	220
	820 568
	880 430 \$

PASSIF À COURT TERME	
Comptes à payer et frais courus (Notes 7 et 15)	99 738 \$
Produits reportés	11 812
	111 550
	106 211

PASSIF À LONG TERME	
Passif au titre des prestations constituées (Note 8)	25 216
Passifs d'impôts futurs (Note 9)	41 042
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1 950
Autres	1 346
	69 554
	63 418
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (Note 10)	
	488 763
	530 242

AVOIR DE L'ACTIONNAIRE	
Capital-actions (Note 11)	9 300
Surplus d'apport	4 963
Bénéfices non répartis	209 836
	166 296
	180 559
	880 430 \$

Engagements et éventualités (Notes 12 et 18 respectivement)  
Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

Au nom du Conseil,  
Eric Stefanson, FCA

Donald A. Wright  
Administrateur et président du Conseil

# Rapport du vérificateur

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

J'ai vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2007 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'ineffectivités importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare, qu'à l'exception des modifications de conventions comptables adoptées durant l'exercice tel que décrit à la note 2 des états financiers consolidés, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

La vérificatrice générale du Canada

*Sheila Fraser*  
Sheila Fraser, FCA

Montréal, Canada  
Le 8 février 2008



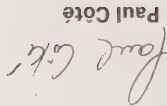
# Déclaration de responsabilité de la direction

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

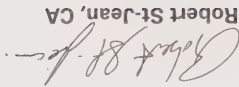
Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélaïr/DeLoitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, a vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

Le Comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs interne et externe et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

  
Paul Côté

Le chef, services financiers et administration

  
Robert St-Jean, CA

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS



offrir un service plus efficace et plus fiable partout au pays et permettra d'accroître la fréquence des services dans le corridor Québec-Windsor. Une fois cet investissement terminé, la fiabilité, l'efficacité et la viabilité financière du rail voyageurs seront accrues de façon considérable.

Cependant, il faudra du temps pour constater les avantages du programme d'investissements quinquennal. En 2008, VIA continuera d'affronter d'importants défis. L'industrie des voyages et du tourisme prévoit peu de croissance dans les marchés clés pour cette année, et on anticipe que la concurrence demeurera forte. Pour VIA, la capacité de maintenir ses services touristiques et commerciaux à haut rendement, de fidéliser les clients actuels et de consolider la loyauté de la clientèle sera cruciale.

Le plan *Aller de l'avant* de VIA continuera d'amener la Société à axer ses activités sur le client. La relation-client personnalisée, qui constitue la stratégie principale de l'entreprise, a déjà donné des résultats au cours de la dernière année, dont le perfectionnement de la prestation des services ainsi que les améliorations apportées à bord des trains et dans les

clients.

L'amélioration de la ponctualité constituera une priorité en 2008. Les stratégies de marketing, de tarification et de gestion des produits continueront de solidifier la position du rail voyageurs en tant qu'option de voyage offrant le meilleur rapport qualité-prix. Le rôle de l'industrie du tourisme au sein du réseau de distribution de VIA sera également renforcé. Parallèlement, VIA continuera de limiter les coûts à la hausse en appliquant des mesures rigoureuses de contrôle des dépenses. Les efforts déployés en vue d'accroître la productivité seront axés sur le perfectionnement des talents des employés de VIA, l'élaboration d'applications technologiques novatrices et l'exploration de nouvelles initiatives d'entrepreneuriat dans le but d'accroître davantage le recouvrement des coûts.

78 pour cent en 2007, ce qui représente une baisse de 7 points de pourcentage par rapport à 2006.

La ponctualité globale liée au service transcontinental de l'Est se chiffrait à 73 pour cent, ce qui représente une baisse de seulement 1 point de pourcentage par rapport à 2006. Cependant, la durée des retards associés à ce service, soit le nombre de minutes de retard qu'accuse un train à son arrivée, a augmenté de 179 pour cent. En ce qui concerne le service transcontinental de l'Ouest, le nombre de retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a une emprise directe a augmenté de 25 pour cent, tandis que le trafic de marchandises de la région a continué de s'accroître. La ponctualité de ce service pour l'année se chiffrait à 24 pour cent, soit une baisse de 26 points de pourcentage comparativement à 2006.

Les problèmes persistants liés à la ponctualité ont obligé VIA à adopter une nouvelle approche au sujet des horaires et à renouveler sa relation d'affaires avec le CN, le propriétaire de la majorité de l'infrastructure utilisée par le rail voyageurs. En 2007, les deux entreprises se sont entendues sur l'application d'un nouvel horaire de trains dans le Corridor, qui devrait permettre à VIA d'offrir des services ponctuels de façon plus constante dans ce marché important. Parallèlement, une équipe de VIA a analysé chaque aspect de l'horaire du service transcontinental de l'Ouest afin de régler les problèmes de ponctualité.

## PERSPECTIVES POUR 2008

Le gouvernement fédéral a fait une annonce accueillie avec joie à la fin de l'année 2007 selon laquelle il effectuera un investissement dans le rail voyageurs; cet investissement permettra de moderniser un important pourcentage du matériel roulant de VIA et de perfectionner des parties stratégiques de l'infrastructure sur laquelle VIA déploie ses activités. Cet investissement contribuera à

sements en immobilisations de 516 millions de dollars.

## PONCTUALITÉ

VIA reconnaît que la ponctualité constitue un point crucial pour les clients et pour assurer le succès du rail voyageurs. Les retards réduisent la fidélité et la satisfaction de la clientèle, particulièrement dans le corridor Québec-Windsor, où la durée des trajets est un facteur important pour les voyageurs.

La ponctualité et la fiabilité du service constituent un problème considérable en 2007. Ce facteur crucial a aggravé davantage les répercussions négatives sur le rendement financier de la Société. La croissance du trafic de marchandises et la présence de trains de marchandises plus longs continuent d'avoir une incidence sur les activités de VIA. De plus, les programmes de travaux en vue de l'amélioration de l'infrastructure partent au Canada ont été prolongés pendant la période estivale et ont été une source majeure de retards des trains. À l'échelle du réseau, la ponctualité globale a diminué pour se situer à 77 pour cent, soit une baisse de 7 points de pourcentage par rapport à 2006 et 11 points de pourcentage en deçà de l'objectif fixé.

Les retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a de l'emprise ont constitué une source grandissante d'inquiétude. Ces minutes de retard sont causées par des problèmes liés aux activités de VIA, comme les pannes du matériel roulant, par opposition aux retards dont les propriétaires de l'infrastructure ou d'autres tiers sont responsables. Dans le corridor Québec-Windsor, le nombre de retards liés à la maintenance du matériel roulant a augmenté de 141 pour cent en 2007, en partie en raison du temps froid. L'achalandage accru a également contribué à l'augmentation du nombre de retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a de l'emprise. La ponctualité globale enregistrée dans le Corridor était de



clients et de diminuer ses coûts de distribution. Avant la fin de l'année, VIA a réussi à faire adopter son portail Web de réservation par toutes les agences de voyages. Par conséquent, les ventes par Internet ont augmenté pour une sixième année consécutive et ont représenté 42 pour cent du total des ventes.

## COÛTS D'EXPLOITATION

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS

FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS

VARIABLES DE VIA.

Une gestion efficace, conjuguée à un certain nombre de facteurs ponctuels favorables, a permis à VIA de réaliser d'importantes économies en 2007 et de réduire au minimum les répercussions de la hausse des coûts. Les frais d'exploitation ont augmenté de 10,7 millions de dollars, soit de 2 pour cent, par rapport à 2006 et étaient inférieurs de 21,3 millions de dollars, soit de 4 pour cent, aux prévisions budgétaires.

Les trois sources majeures de la hausse des coûts ont été les charges d'exploitation ferroviaire, les révisions générales du matériel roulant et la rémunération. Les dépenses associées à l'exploitation des trains ont été touchées par les coûts attribuables aux problèmes de fiabilité du matériel roulant. De plus, le faible taux de ponctualité, la forte hausse des prix du carburant, ainsi que l'inflation ont provoqué une augmentation des coûts des services et de la main-d'œuvre. La Société a également prévu les mesures nécessaires concernant l'éventuelle perte liée au papier commercial adossé à des actifs (PCAA). La Société détient un montant de 8,7 millions de dollars relativement aux risques liés au PCAA dans son Fonds de renouvellement des actifs, qui est non liquide depuis août 2007. La direction a joué de prudence en estimant la juste valeur de ses avoirs non bancaires liés au PCAA en date du 31 décembre

VARIABLES DE VIA.

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS  
FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS

## DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

par le gouvernement en octobre.

Les dépenses en immobilisations de 2007 totalisaient 12,4 millions de dollars, soit 2,1 millions de dollars de moins que l'année précédente et 4,3 millions de dollars de moins que prévu, principalement en raison des incertitudes concernant l'échancier et le montant du financement public pendant la première moitié de l'année. Près de 75 pour cent des dépenses en immobilisations de 2007 était consacré au matériel roulant, à la rénovation des gares et aux projets liés à la technologie de l'information.

L'année 2007 a amené la conclusion de deux projets d'immobilisations clés : la construction et la mise à l'essai d'un prototype de locomotive F-40 remise à neuf et la modernisation d'une voiture LRC (léger, rapide et confortable) afin d'évaluer de nouveaux systèmes modernes à bord. Ces projets serviront de base pour la remise à neuf de l'ensemble des parcs de locomotives F-40 et de voitures LRC. Les deux programmes de remise à neuf constituent la majeure partie du programme d'investis-

même l'autocar. Ces derniers facteurs ont le plus durement touché les deux plus importantes liaisons du Corridor : la liaison Montréal-Toronto et la liaison Ottawa-Toronto. Parallèlement, la hausse du dollar canadien a amené un nombre record de Canadiens à voyager à l'extérieur du pays en 2007. Avec l'arrivée d'un troisième transporteur aérien, la concurrence s'est intensifiée dans les marchés interville du centre du Canada, puisque les voyageurs d'affaires se sont vu offrir des tarifs aériens exceptionnellement bas, des départs plus fréquents et un site aéroportuaire au centre-ville de Toronto.

En réponse à cette situation, VIA a intensifié la promotion de son produit de première classe VIA 1 auprès des voyageurs d'affaires très-actifs, et ce, tant dans le marché de la liaison Montréal-Toronto que dans le marché de la liaison Ottawa-Toronto. De plus, pour s'opposer à la résistance aux prix, VIA a lancé un nouveau plan tarifaire pour la classe *Confort* dans ces marchés; ce plan proposait des tarifs aussi bas que ceux des compagnies aériennes et était axé sur les voyageurs de dernière minute qui recherchent les plus bas prix du marché.

Ces facteurs ont également eu une incidence sur le service ferroviaire transcontinental de l'Ouest de VIA – une autre cause importante de la faiblesse des produits enregistrés en 2007. Le redressement escompté après la solide saison touristique connue à l'automne 2006 ne s'est pas concrétisé et les problèmes de fiabilité du matériel roulant ont persisté. La force du dollar canadien a également coïncidé avec la faible demande pour les longs parcoures, et ces facteurs ont eu des répercussions négatives sur ce service.

Malgré la faible croissance des produits voyageurs, les ventes par Internet ont continué d'afficher un bon rendement en 2007. Tout au long de l'année, VIA a continué d'améliorer l'accès en ligne à ses services, ce qui a permis d'offrir une plus grande commodité à ses

comparativement à 2006 et était inférieure de 21,3 millions de dollars (plus de 4 pour cent) aux prévisions budgétaires.

Le déficit des produits a été plus que comblé par la réduction des dépenses. Ces économies ont permis à la Société de terminer son exercice financier en enregistrant un déficit d'exploitation de 200,6 millions de dollars. En ajustant les résultats de 2006 en vue d'exclure les retombées des gains en capital exceptionnels (de 1,7 millions de dollars) obtenus cette même année, l'augmentation du déficit ne serait que de 10,5 millions de dollars (6 pour cent). Le déficit était inférieur aux prévisions budgétaires par un écart de 13,5 millions de dollars (6 pour cent).

## PRODUITS VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

Malgré les pressions exercées sur les produits enregistrés et l'achalandage, VIA a connu une hausse modérée dans ces deux secteurs. Les produits voyageurs ont augmenté de 2,2 millions de dollars par rapport à 2006, soit une hausse de 1 pour cent qui, bien que positive, demeure 4 pour cent en deçà des objectifs des prévisions budgétaires. L'achalandage s'est également accru de façon modérée : il a augmenté de plus de 2 pour cent par rapport aux résultats de l'année dernière pour se situer à 4,2 millions de voyageurs.

Ces augmentations ont été enregistrées tandis que VIA faisait face à son plus grand défi : fidéliser sa clientèle de base en pleine période de difficultés liées à la ponctualité, à la faiblesse des marchés, aux tarifs généralement inférieurs des concurrents et aux améliorations apportées aux services concurrentiels. Le réseau de VIA a subi d'importantes interruptions de service tout au long du printemps et de l'été, ce qui a forcé de nombreux voyageurs à renoncer au train pour se tourner vers des services de rechange, soit l'avion et

# Commentaires et analyse de la direction

## COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2007, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteur de droits variables de VIA<sup>1</sup>. Cette analyse devrait être lue en consultant simultanément les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

## APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

	2007	Par rapport au budget	Par rapport à 2006
PRODUITS VOYAGEURS	268,8	(9,9)	(4)
TOTAL DES PRODUITS	285,6	(7,8)	(3)
CHARGES D'EXPLOITATION	486,2	21,3	4
DÉFICIT D'EXPLOITATION	(200,6)	13,5	6
ACHALANDAGE (MILLIERS DE VOYAGEURS)	4 181	7	0,2
			90
			2

Malgré un environnement d'exploitation difficile qui a eu des répercussions importantes sur les produits enregistrés, VIA a obtenu de bons résultats financiers en 2007. La Société a réalisé d'importantes économies d'exploitation lui permettant de combler le déficit des produits et a amélioré son rendement financier comparativement aux prévisions budgétaires.

Les produits voyageurs ont connu un excellent début de saison après la période des Fêtes de l'hiver 2006/2007. Cette tendance s'est inversée après le premier trimestre de 2007 en raison de la concurrence accrue livrée par les autres modes de transport, des effets négatifs de la force du dollar canadien sur les dépenses des touristes, des interruptions de service et des difficultés liées à la ponctualité. Cette pression à la baisse exercée sur les produits s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année 2007, À la fin de 2007, le total des dépenses d'exploitation se chiffrait à 486,2 millions de dollars. Les dépenses n'ont donc augmenté que de 10,7 millions de dollars (2 pour cent) en 2007. Les produits enregistrés, en 2006 comprenaient des gains en capital exceptionnels de 11,7 millions de dollars.

1. En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) dans le but de lui fournir un apport financier visant à offrir des services ferroviaires voyageurs et des services de transport de marchandises essentiels aux collectivités desservies par la KRC dans le nord du Manitoba. La KRC représente une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société, puisque la Société est le premier bénéficiaire exposé à la majorité des risques de perte liés aux activités de la KRC. Par conséquent, la Société a consolidé les états financiers de la KRC. En 2007, l'apport financier fourni par la Société à la KRC se chiffrait à 1,9 million de dollars. (Voir la note 13 dans les états financiers consolidés.)

# Gouvernance d'entreprise

## Comité de la gouvernance d'entreprise

Examine les pratiques de gouvernance appliquées au sein de VIA Rail et fait des recommandations sur ces questions au conseil d'administration.

## Comité des ressources humaines

Se penche sur les questions liées aux nominations, à la rémunération, au rendement et à la succession des représentants officiels, et fait des recommandations à ce sujet au conseil d'administration; il revoit également la structure organisationnelle.

## Comité des placements

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement au rendement des placements associés à la caisse de retraite et au Fonds de renouvellement des actifs, ainsi qu'aux politiques et aux questions connexes.

## Comité des candidatures

Présente des recommandations à l'ensemble du conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait aux nominations et au renouvellement des nominations aux postes de chef de la direction et de président du conseil d'administration.

## Comité de la planification et des finances

Supervise et assure le suivi du plan stratégique de la Société, du plan d'entreprise quinquennal, ainsi que des budgets annuels destinés à l'exploitation et aux immobilisations.

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la gestion et la direction stratégiques de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement. Sur recommandation du ministre des Transports, son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve la nomination des membres du Conseil. En 2007, huit nouveaux membres se sont joints au Conseil.

La Société et les membres du conseil d'administration, qui se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, ont entièrement mis en œuvre un nouveau programme de gouvernance au cours des dernières années, lequel décrit clairement les rôles du Conseil en ce qui concerne la planification et la direction stratégiques de la Société, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière.

Tous les membres du Conseil sont signataires d'un Code d'éthique reflétant l'esprit et le but de la *Loi sur la responsabilité*, qui établit les normes de transparence et de responsabilité que doivent respecter les représentants des sociétés d'État.

## COMITÉS DU CONSEIL

### Comité de la vérification et des risques

Assure la supervision et le suivi des aspects suivants propres à la Société :

- les normes en matière d'intégrité et de comportement;
- les rapports sur les renseignements financiers et leur divulgation, ainsi que le rapport annuel;
- les pratiques de contrôle interne;
- les politiques et les procédés liés à la gestion des risques.

l'élimination des entraves à la communication

avec les voyageurs ayant une déficience. Les normes d'accessibilités par Internet ont aussi été comprises dans ce mandat en vue d'un remaniement prochain du site Web de VIA.

Au printemps 2007, à la suite d'une plainte formulée par le Conseil des Canadiens avec déficience, la Cour suprême du Canada a rendu une décision concernant l'accessibilité des voitures Renaissance. Cette décision exige que VIA modifie certaines installations de ces voitures pour améliorer les commodités à bord des trains pour les voyageurs ayant une déficience.

Tout au long du reste de l'année 2007, VIA a collaboré avec l'Office des transports du Canada dans le but de se conformer à ces exigences le plus rapidement possible. À la fin de l'année, VIA a fourni un plan de modifications détaillé à l'Office des transports du Canada. La Société doit obtenir l'approbation de l'Office avant de pouvoir procéder à ces modifications.

## ACCÈS À L'INFORMATION

VIA Rail gère ses affaires d'une manière ouverte et transparente. Bien que l'information doive être partagée de façon à prendre en considération certains facteurs, tels que la confidentialité des renseignements personnels et commerciaux, l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général.

En septembre 2007, en vertu de dispositions législatives désormais en vigueur, la Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels (AIPRP) sont devenues applicables à VIA. Ces lois régissent le droit légal et exécutoire lié à l'accès public aux dossiers qui sont sous l'autorité du gouvernement fédéral et de ses institutions.

VIA a élaboré un processus en vue de répondre aux demandes de renseignements, processus qui est géré par une unité créée à cette fin. En 2007, VIA a reçu 53 demandes de renseignements en vertu de la loi et a répondu à 51 d'entre elles dans les délais prescrits. La réponse à deux de ces demandes, reçues à la fin du mois de décembre, a été reportée à l'année 2008.

## ACCESSIBILITÉ ET EXCELLENCE DE L'EXPÉRIENCE-CLIENT

VIA s'est taillée une bonne réputation solidement ancrée, et basée sur les commentaires positifs des clients qui optent pour le rail voyageurs afin de se prévaloir de services de transport accessible.

En juin, VIA a été invitée à décrire ses efforts et son expertise au chapitre des services voyageurs accessibles dans le cadre de la Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées ou à mobilité réduite (COMOTRED) qui a eu lieu à Montréal. Ce fut une excellente occasion pour VIA de décrire ses réussites à ce sujet et de connaître les accomplissements des autres entreprises.



## SERVIR LES CLIENTS AVANT DES BESOINS SPÉCIAUX

VIA a été reconnue pour le rôle de chef de file qu'elle a joué au cours des 25 dernières années afin de favoriser la cause de l'accessibilité au transport public pour tous les Canadiens. Pendant ces années, VIA a établi des relations de travail constructives avec de nombreux organismes représentant les voyageurs ayant une déficience.

Une approche coopérative a permis à VIA d'apporter sans cesse d'importantes améliorations à ses trains, à ses gares et à ses services de première ligne, ce qui a permis au rail voyageurs canadien de demeurer à l'avant-garde en matière de transport accessible. Cette approche se reflète dans la formation spéciale que la Société donne à son personnel, dans les outils qu'elle propose par Internet et par téléphone, ainsi que dans les nombreuses modifications physiques qu'elle a apportées au matériel roulant, aux gares et aux installations de maintenance afin d'assurer un meilleur accès pour tous les Canadiens. En 2007, VIA a commencé une évaluation de ses installations et de sa signalisation pour les rendre conformes au Code de pratiques de l'Office des transports du Canada sur

24 heures sur 24 par téléphone et en ligne, à l'intention des jeunes. VIA organise aussi chaque année une campagne de charité nationale dont le dynamisme est attribuable aux employés et dont les recettes sont versées à Centraide et à Partenairesanté. Dans les petites et les grandes villes d'un océan à l'autre du pays, les employés de VIA prennent part à des causes et à des activités locales. En créant EnviroExpo en 2007, VIA a élargi la portée de son engagement environnemental et sa participation communautaire en incluant désormais les écoles secondaires et les cégeps partout au pays.

VIA, en sa qualité d'institution fédérale, a un rôle important à jouer dans la promotion de la dualité linguistique canadienne. Ainsi, VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, notamment dans la langue officielle de leur choix. En 2007, au-delà de 98 pour cent des voyageurs ayant répondu à un sondage sur la satisfaction de la clientèle ont affirmé avoir été servis dans la langue de leur choix par VIA, et ce, que ce soit au téléphone, à la gare ou à bord des trains. De plus, VIA rédige toutes ses communications internes et externes en français et en anglais, et utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.



En 2007, dans le cadre de la campagne de sensibilisation environnementale destinée tant aux employés de la Société qu'à ses clients, VIA a lancé un nouveau logo environnemental. Ce logo apparaît dans la documentation de la Société, ainsi que dans ses communications internes et ses campagnes publicitaires, et symbolise l'engagement environnemental de VIA dans le cadre de toutes ses décisions.

installations de l'ensemble du réseau de VIA, et appuient les efforts qui visent à améliorer la performance environnementale globale de la Société. En 2007, les équipes vertes ont participé à de nombreux événements communautaires, dont les célébrations liées au Jour de la Terre, à la journée « En ville, sans ma voiture! » et à la Journée de l'air pur. Elles ont aussi lancé de nombreuses initiatives locales afin de réduire l'empreinte écologique de leur lieu de travail.

Un autre protocole d'entente signé en 2007 avec le gouvernement du Canada a établi des lignes directrices pour l'industrie ferroviaire relativement à la réduction des émissions des locomotives. VIA est déjà un chef de file sectoriel à cet égard. Depuis 1990, VIA a réduit sa consommation de carburant de 25 pour cent par voyageur-kilomètre et a réduit ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15 pour cent. En vertu du programme d'investissements en immobilisations annoncé par le gouvernement du Canada en octobre 2007, VIA procède à la remise à neuf de ses locomotives plus âgées afin qu'elles respectent des normes environnementales plus élevées. Une fois cette remise à neuf terminée, les locomotives réduiront la consommation de carburant d'un autre cinq millions de litres par

A titre d'entreprise socialement responsable, VIA joue un rôle de premier plan dans les engagements de VIA dans ces collectivités va au-delà des services ferroviaires.

A l'échelle nationale, VIA soutient Jeunesse, d'écoute, un service pancanadien de consultation, d'information et d'orientation accessible

## AU SERVICE DE NOS COLLECTIVITÉS

En 2007, VIA Rail a lancé EnviroExpo, une nouvelle section de l'Expo-sciences pancanadienne relative à l'innovation environnementale. En partenariat avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada, ce projet encourage les élèves du secondaire et du cégep à élaborer de nouvelles solutions à d'importants problèmes environnementaux en combinant les sciences et l'art. Les candidats peuvent gagner l'une des trois bourses d'études postsecondaires de 10 000 dollars offertes par VIA.



de formation comme pratique exemplaire au sein de l'industrie ferroviaire.

## UN SERVICE RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

VIA travaille constamment à réduire l'impact environnemental du rail voyageurs et est largement reconnue comme offrant un des moyens de transport publics les plus responsables sur le marché à l'heure actuelle. Chaque année, la Société identifie des initiatives visant à améliorer sa performance environnementale, et aucun projet d'envergure de VIA n'est approuvé sans avoir fait l'objet d'une évaluation environnementale préalable.

VIA s'est fixée des buts environnementaux explicites dans le cadre de sa planification stratégique depuis 2003. Elle met en place des améliorations continues en matière de performance environnementale grâce à un Système de gestion de l'environnement complet. La Politique environnementale de la Société a été mise à jour en 2007 et distribuée à tous les employés comme guide pour les sensibiliser davantage à l'environnement dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Les onze équipes vertes dirigées par des employés de VIA soutiennent les initiatives locales dans les

leur donner accès à ses installations et leur conférer l'autorité d'agir en son nom en ce qui a trait aux questions liées à la sûreté. À la fin de l'année, VIA a également conclu des ententes avec diverses escouades canines de la police en vue de leur permettre d'utiliser les installations de VIA pour leurs activités de formation et leurs patrouilles de routine. De telles ententes sont avantageuses autant pour VIA que pour les organismes qui y participent. En effet, elles augmentent la visibilité des autorités responsables de l'application de la loi dans l'ensemble du réseau ferroviaire et permettent tout en familiarisant ces organismes avec les activités de VIA.

La formation en matière de sûreté est un autre aspect important du protocole d'entente de 2007 relativement à la sécurité ferroviaire. Chef de file dans ce domaine, VIA a lancé en septembre 2007 un programme de formation en ligne sur la sensibilisation à la sûreté qui suscite un sentiment de responsabilité personnelle chez tous les employés. La troussée de formation a été présentée à l'Association des chemins de fer du Canada et au comité directeur sur le transport urbain, ainsi qu'au groupe de travail sur les préparatifs d'urgence de Transports Canada. Transports Canada a depuis classé la troussée

## LA TECHNOLOGIE AMÉLIORE LA SÉCURITÉ DANS LE MILIEU DE TRAVAIL

En 2007, VIA a installé une technologie de commande à distance des locomotives sur deux locomotives de manœuvre au Centre de maintenance de Montréal (CMM). Au cours des manœuvres de triage conventionnelles, un mécanicien de manœuvre se trouve aux commandes dans la cabine, tandis qu'un autre au sol transmet les instructions par radio. Maintenant, grâce à un émetteur portatif et à un récepteur à microprocesseur installé dans la locomotive, toutes les actions de triage sont effectuées de façon plus efficace et plus sécuritaire qu'avec la technologie classique, avec un seul mécanicien de manœuvre au sol.

Une étude récente menée par la U.S. Federal Railroad Administration démontre que le système de télécommande de locomotive a permis de réduire le nombre d'accidents de train de 13,5 pour cent, et le nombre de blessures subies par les employés de 57 pour cent.

## ÉTABLIR DES NORMES DE SÉCURITÉ PLUS ÉLEVÉES

VIA, qui possède l'un des meilleurs dossiers de sécurité au sein de l'industrie, s'est donnée comme responsabilité principale d'assurer la sûreté et la sécurité de ses clients, de ses employés et des collectivités où ses trains circulent.

VIA a été le premier chemin de fer au Canada à mettre en place un Système de gestion de la sécurité (SGS) en 2001. Ce système a intégré l'ensemble des procédures, des responsabilités et des règlements liés à la sécurité, et a fait de la sécurité une partie intégrante du travail de tous les employés. Le SGS fait l'objet de vérifications régulières par Transports Canada. VIA a effectué une vérification exhaustive de son efficacité, et a organisé une formation d'appoint sur le SGS en 2007.

En 2007, VIA s'est également vu décerner une distinction spéciale par l'Association des chemins de fer du Canada pour les améliorations apportées par la Société à son processus d'Évaluation des dangers et des stratégies de contrôle des risques (EDSCR). Ce processus, qui est une partie intégrante du SGS, permet à la Société de déterminer et de gérer les risques

## UNE DÉCENNIE DE PRATIQUES SÉCURITAIRES AU TRAVAIL DANS L'ATLANTIQUE

En juin 2007, l'équipe de Maintenance du matériel roulant (Est) de VIA a franchi une étape marquante. En effet, depuis juin 1997, pas le moindre employé de la Maintenance du matériel roulant des provinces de l'Atlantique et de Gaspé n'a subi de blessure causée par le travail ayant nécessité un congé. Les membres de l'équipe affirment que la sécurité en milieu de travail est devenue un état d'esprit et que, plus il s'écoule de temps sans accident, plus ils sont motivés à poursuivre sur cette lancée.

VIA appuie pleinement cette entente et applique ce modèle de partenariat en participant à des exercices de sûreté et en privili-giant une relation de coopération avec les autorités en matière de sécurité. En 2007, à l'échelle nationale, VIA a signé des lettres d'entente avec divers organismes municipaux et régionaux d'application de la loi pour

de l'industrie.

## ÊTRE RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ

potentiels associés à la sécurité en milieu de travail, à la sûreté et à l'environnement. Ensemble, la base de données sur le processus EDSCR, la formation exhaustive, le nouveau Programme de prévention des risques et les nouvelles directives pour les Comités de santé et de sécurité de la Société ont mené à la formation d'un réseau interne d'employés participant à des évaluations interfonctionnelles des risques potentiels.

# SERVIR AVEC INTÉGRITÉ

**LA SOLIDE RELATION** établie entre VIA et sa clientèle est fondée sur la confiance, et la Société doit mériter cette confiance en servant ses clients avec intégrité. Pour VIA, cela signifie mener ses activités commerciales de façon honnête et transparente, et tenir compte du fait que le service ferroviaire voyageurs a une incidence sur ses clients, sur ses employés et sur les collectivités qu'elle dessert.

Ainsi, pour la Société, ces répercussions sont des facteurs prioritaires dont la direction doit considérer dans le cadre de son processus décisionnel, et VIA répond avec intégrité et respect à toutes les parties prenantes qui sont affectées par la Société.

De gauche à droite :

**Brigitte Avoite**

Préposée principale aux services sur le *Canadien*  
(basée à Winnipeg)

**Arthur Jurkowski**

Coordonnateur adjoint des services sur le *Canadien*  
(basé à Winnipeg)





## L'INDUSTRIE DES VOYAGES CLASSE VIA EN TÊTE DE SA CATÉGORIE

En août, VIA s'est vu décerner le premier prix pour ses services ferroviaires dans le cadre de la huitième édition annuelle des Agents' Choice Awards. Quelques 4 000 agents de voyages ont préféré VIA Rail à des sociétés renommées mondialement comme Rocky Mountaineer, Rail Europe, British Rail, Orient Express, Japan Rail et Trans-Siberian Railway. Les agents de voyages ont déclaré que le site Web convivial, le personnel bien informé et le service exceptionnel de VIA sont les principales raisons qui lui ont permis de décrocher la première place.

Le *Canadien* de VIA a aussi été nommé « meilleur train en Amérique du Nord » par la Society of International Railway Travelers, un organisme qui sert les voyageurs recherchant le confort et le charme de trains formidables. Le *Canadien* a ainsi devancé le *Sierra Madre Express* (Mexique), le *Grandluxe Express* (États-Unis) et le *Rocky Mountaineer* (Canada).

Enfin, la classe *Alizés* de VIA et son forfait une expérience d'apprentissage dans les Maritimes ont été choisis cette année par le *National Geographic* comme étant l'une des 100 meilleures expériences de vacances qui enrichissent la vie (*« 100 Best Vacations To Enrich Your Life »*, Pam Groot, 2007).

Falls, VIA a inauguré le nouveau service Train des cyclistes, très prisé. Elaboré en collaboration avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, Toronto et le gouvernement de l'Ontario, ce service encourage les cyclistes à apporter leur vélo avec eux quand ils visitent la région. Dans le sud de l'Ontario, VIA s'est associée à dix-huit établissements de l'association Premier Spas pour offrir des forfaits comprenant un voyage aller-retour en train ainsi qu'un service de navette en provenance et à destination de la gare de VIA Rail la plus proche.

Dans l'Est du Canada, la classe de service raffinée *Alizés* de VIA a conclu sa troisième année avec des résultats substantiels, et amélioré ses produits et son achalandage pour la liaison transcontinentale entre Montréal et Halifax. La classe *Alizés*, qui offre une expérience d'apprentissage dans les Maritimes, comprend des activités éducatives, des divertissements et des repas inspirés des Maritimes, et reçoit de façon constante de solides notes de la part des clients.

## ÉTABLIR DE BONNES RELATIONS AVEC LES CLIENTS

VIA a fait preuve d'innovation en ayant recours à des services en ligne pour joindre les clients individuels et la clientèle d'entreprise dans les années 90. À l'heure actuelle, la Société continue d'améliorer ses technologies de réservation de billets en ligne pour offrir aux voyageurs et aux agences de voyages un accès pratique et efficace aux services ferroviaires voyageurs. Chaque année, les ventes en ligne continuent de représenter un pourcentage des ventes totales de plus en plus important.

En 2007, VIA a réhaussé sa présence en ligne au moyen d'initiatives novatrices de marketing électronique. Par exemple, dans le cadre d'un concours Web interactif, les jeunes ont été invités à soumettre leur propre publicité illustrant les avantages du rail voyageurs. VIA a fait la promotion du concours sur le site de réseautage social populaire Facebook, soit une façon rapide et économique de rejoindre le public cible. À titre d'exemple de marketing électronique novateur par l'intermédiaire de médias sociaux, le concours a attiré l'attention médiatique, notamment le quotidien *Journal de Montréal*, le magazine de communications graphiques *Grafika*, le blogue « Technology and Science » de CBS News et le cybermagazine *Design Edge Canada*.

En 2007, VIA a commencé à offrir un accès Wi-Fi gratuit dans les principales gares entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax. Il s'agit d'une première pour les liaisons ferroviaires transcontinentales en Amérique du Nord. En utilisant ce service pendant les arrêts habituels prévus aux gares de VIA à Vancouver, Jasper, Edmonton, Winnipeg, Moncton et Halifax, les clients peuvent garder quotidiennement le contact avec leurs proches pendant leur voyage.

## LE PROJET METROPOLIS

En 2007, VIA a lancé la première phase du projet Metropolis, examen exhaustif des produits et des services offerts par VIA à bord des trains de la liaison Montréal-Toronto et dans l'ensemble du Corridor. Le groupe de travail évalue dans quelle mesure l'expérience-client correspond à la promesse véhiculée aux clients par l'intermédiaire de la publicité, des promotions et des autres canaux de VIA.

Des groupes de travail ont déjà amorcé diverses initiatives en vue de rendre les services offerts plus compatibles avec les attentes des clients. Par exemple, les heures d'embarquement sont maintenant normalisées à Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec, ce qui offre aux clients une constance quant au moment auquel nous commençons l'embarquement à bord de nos trains dans les gares d'origine. L'encadrement offert à l'équipe de bord favorise de meilleures relations avec les clients. De plus, VIA élabore des outils et des procédures pour faire en sorte que les agents de ventes disposent d'informations plus précises plus rapidement afin de répondre aux demandes des clients. La deuxième phase du projet Metropolis consistera à repositionner les produits offerts

## PROMESSE TENUE ENVERS TIM HORTONS

En juin, VIA a organisé avec brio un important colloque pour Tim Hortons Inc. dans le cadre de la conférence 2007 des franchisés de l'entreprise. Ce projet, qui comprenait près de 1 000 voyageurs et de nombreux trains dédiés sur certaines des liaisons les plus achalandées de VIA (entre Toronto et Québec), a constitué une opération d'une envergure impressionnante. Les préparatifs ont suscité la participation de presque tous les secteurs d'activité de VIA.

Le Train des neiges vers Jasper, qui assure la liaison entre Edmonton et Jasper, a débuté sa première saison en janvier 2007 et a débuté sa deuxième saison au mois de novembre de la même année. Créé en partenariat avec la station de ski Bassin de Marmot et la ville de Jasper, ce service est un nouvel ajout aux produits touristiques de VIA. La Société a également lancé un service de voitures-lits rehaussé entre Winnipeg et Churchill, Manitoba en octobre 2007. Ce service de première classe inclut un accès exclusif à une des voitures panoramiques de VIA pendant le trajet de deux jours, ce qui permet aux voyageurs d'admirer le paysage naturel le jour et les aurores boréales le soir. En Ontario, VIA a ajouté un départ saisonnier à la liaison Toronto-Niagara Falls entre juin et septembre, et a de nouveau offert des dégustations de vins uniques pour certains départs. De plus, entre Toronto et Niagara

## NOUVEAUX CLIENTS, NOUVEAUX MARCHÉS

par VIA dans le Corridor pour améliorer la compatibilité entre les ressources de VIA et les besoins actuels des marchés et des clients. Le repositionnement et la mise à jour de la promesse véhiculée par la marque de VIA dans le Corridor constituent un élément essentiel de la stratégie d'expérience-client personnalisée qui vise à attirer davantage de clients, à accroître les produits et à améliorer la rentabilité des liaisons du Corridor.

Tim Hortons, une figure emblématique du Canada et une des marques les plus reconnues au pays, a des normes élevées. VIA n'a donc négligé aucun effort pour rendre ce colloque inoubliable. Ce projet spécial a représenté une importante nouvelle source de produits pour VIA et lui a offert une nouvelle clientèle potentielle, car de nombreux franchisés en étaient à leur premier voyage en train.

# TENIR NOTRE PROMESSE

**UNE PARTIE INTÉGRANTE** de la stratégie de relation-client personnalisée de VIA consiste à « tenir notre promesse », c'est-à-dire veiller à ce que l'expérience vécue par les clients à bord des trains de la Société corresponde à leurs attentes en matière de qualité du service. Cela exige un effort constant pour améliorer et relever les services afin de tenir la promesse véhiculée par la marque VIA, soit offrir « la façon humaine de voyager ».

Divers programmes lancés en 2007 ont visé à perfectionner les produits offerts à bord des trains de même que les services et les commodités dans les gares de VIA. Par exemple, au début de l'année, l'équipe de la Planification des services a consulté les directeurs des services ainsi que le personnel de première ligne et des sondages ont été menés auprès des clients afin d'améliorer la sélection de repas à bord des trains. Un nouveau menu plus varié et comportant davantage d'options pour les voyageurs soucieux de leur santé a été élaboré pour la classe *Comfort*, et a ensuite été déployé à l'ensemble des trains de VIA.

De gauche à droite :

**Diane Bell**

Conseillère d'affaires, Capital humain  
(Toronto)

**Isabel Nahdee**

Responsable  
(gare Union)







## BIENVENUE À BORD

Lancé en 2007, le Programme « Bienvenue à bord » fournit au nouveau personnel cadre une immersion rapide touchant tous les aspects des activités de VIA, et lui offre un aperçu de première main sur la mise en œuvre de la stratégie de relation-client personnalisée. Dans le cadre de ce programme conçu pour fidéliser les nouveaux employés et aider les employés actuels à partager leurs connaissances, les participants voyagent à bord de trains de VIA et rencontrent le personnel dans l'ensemble du réseau. Ainsi, ils découvrent comment VIA sert ses clients et de quelle façon chaque employé contribue à l'expérience-client.

Il s'agit également d'un excellent outil pour créer une culture inclusive au sein de VIA. Les participants prennent plaisir à rencontrer de nombreux nouveaux collègues, et cultivent ainsi un sentiment d'appartenance envers l'entreprise.

## LA NOUVELLE ÉQUIPE CAPITAL HUMAN

L'approche interfonctionnelle est aussi d'une importance cruciale pour la gestion des dossiers qui touchent divers paliers de l'entreprise et qui exigent la collaboration de tous au sein de la Société. En plus des trois équipes-témoins de l'orientation-client, il existe actuellement de nombreuses équipes interfonctionnelles au sein de VIA, dont les responsabilités couvrent tous les domaines, de la technologie jusqu'à la planification environnementale.

VIA a commencé la transformation du service des ressources humaines en 2005, qui est passé d'un rôle surtout administratif à un rôle plus stratégique et consultatif. Ce service, maintenant nommé équipe Capital humain, a fait l'objet d'une restructuration supplémentaire en 2007 afin de consolider le partenariat de la Société avec les chefs et les employés, de fournir un soutien plus stratégique à l'appui de la stratégie de relation-client personnalisée de VIA et de dispenser à tous les employés un meilleur accès aux services offerts par l'équipe.

La nouvelle équipe Capital humain englobe le groupe Services de conseil en gestion, qui s'associe avec les gestionnaires dans l'ensemble de la Société pour fournir des services stratégiques et consultatifs afin de répondre à tous les besoins liés aux ressources humaines. Les Centres d'expertise, quant à eux, conçoivent et fournissent une gamme de programmes relatifs à la gestion des talents, à l'apprentissage et aux récompenses totales, et gèrent toutes les questions liées à l'efficacité organisationnelle. Le groupe Services partagés et Recrutement offre des services transactionnels dans les domaines de la retraite, des avantages sociaux et de la gestion des renseignements relatifs aux employés, et respecte les objectifs stratégiques de VIA en matière d'embauche. Enfin, le groupe Relations de travail fournit son expertise à la Société en ce qui a trait aux questions liées aux conventions collectives et aux relations de travail.

## ÉQUIPES-TÉMOINS DE L'ORIENTATION-CLIENT

Les équipes régionales des services de VIA ont été restructurées en 2007 et renommées équipes-témoins de l'orientation-client, ce qui reflète le modèle de relation-client personnalisé de la Société.

Lorsqu'elles ont été mises sur pied en 2001, les équipes des services responsables de l'Est, du corridor Québec-Toronto, du Sud-Ouest de l'Ontario et de l'Ouest canadien ont constitué une innovation majeure en matière de gestion et de travail d'équipes interfonctionnelles. Cette approche s'est révélée très efficace pour établir la responsabilisation afin que les résultats du service correspondent mieux aux besoins des marchés et des clients de VIA.

Ces équipes favorisent une synergie accrue entre les régions et entre les employés au sein de la Société. Chaque équipe est chargée de promouvoir la stratégie de relation-client personnalisée et est responsable d'améliorer constamment l'expérience-client dans la région, tout en se concentrant également sur le recouvrement des coûts. Les deux équipes du Corridor ont été combinées en une seule équipe-témoin de l'orientation-client pour offrir une expérience-client plus uniforme dans les marchés du Corridor où VIA offre des produits semblables.

grand nombre de personnalités différentes, faire preuve de discrétion et de bon jugement, résoudre sur-le-champ des problèmes de façon créative, projeter une attitude positive et serviable, et de service à la clientèle, mais en appliquant des pratiques et des comportements exemplaires au travail. Ainsi, le nouveau programme de perfectionnement de la relation-client personnalisée aide les chefs et les chefs d'équipe à encourager et à appuyer leurs employés en communiquant mieux et en montrant les comportements qui créent une culture de relation-client personnalisée.

La relation-client personnalisée repose sur les relations avec la clientèle, et la relation qui existe entre les employés et les chefs se reflète dans les relations avec la clientèle. Lorsque les chefs établissent eux-mêmes un lien émotionnel positif, expriment leur reconnaissance envers les autres, font preuve de prévenance et d'attention, ils montrent quelles sont les qualités essentielles à la création de la relation-client personnalisée.

Ces ateliers ont également permis de recueillir des témoignages de réussite personnelle auprès de gens responsables du service. Ces témoignages serviront en bout de ligne à élaborer un modèle de service unique pour VIA.

De gauche à droite :

**Teresa Beaulieu**

Agente de ventes par téléphone  
(bureau de Montréal)

**Franche Devlin**

Agente de ventes par téléphone  
(bureau de Montréal)



## Aller de l'avant

### LE PLAN ALLER DE L'AVANT DE 2007

#### Notre stratégie :

#### la relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

#### Nos buts

- Assurer la sécurité et la sûreté de tous
- Favoriser l'engagement de nos gens
- Tenir la promesse faite aux clients
- Assurer la croissance de l'entreprise
- Améliorer notre attitude entrepreneuriale
- Accroître notre performance environnementale

servant à informer les gens des progrès réalisés que les employés comprennent les défis commerciaux auxquels la Société fait face.

La stratégie de relation-client personnalisée de VIA repose et mise sur l'engagement de chaque employé. L'expérience du client est créée à chaque point de communication ou moment où il interagit avec la Société. Les points de communication n'existent pas seulement une fois que le client est à bord de notre train, mais dès qu'il appelle pour obtenir de l'information au sujet des horaires, consulte le site Web de VIA, entre dans une gare, achète un billet ou vérifie ses bagages. Les points de communication sont influencés par l'employé de première ligne présent au moment en question, ainsi que par chaque employé qui, en coulisses, a rendu ce moment possible.

C'est pourquoi, au cours des assemblées locales et de la formation, et dans les communications régulières avec les employés, nous leur rappelons que leurs efforts sont cruciaux et qu'ils peuvent aussi exercer une influence sur l'expérience du client. Ils sont encouragés à établir des partenariats au sein de l'entreprise afin de clarifier et de renforcer leur lien avec le client. Acquiescer cette sensibilité aide chacun à mieux comprendre la manière dont l'expérience du client est façonnée par l'entreprise dans son ensemble, ainsi que par chaque personne qui en fait partie.

## AMENER LA STRATÉGIE EN PREMIÈRE LIGNE

Les leaders de première ligne ont été parmi les premiers à participer aux ateliers sur la stratégie de relation-client personnalisée et sur la création de celle-ci à l'aide de leurs interactions avec les voyageurs.

Ces ateliers montrent que, pour établir une relation-client personnalisée, les employés de première ligne doivent composer avec un

## MESURER LA VALEUR DU CLIENT

Afin d'appuyer la relation-client personnalisée, VIA a adopté en 2007 un nouvel indicateur de performance, qui l'aide à obtenir une image plus précise de sa performance du point de vue du client : le taux de prescription. Ce taux aide à déterminer comment et à quel moment les clients deviennent des promoteurs, c'est-à-dire les personnes qui recommandent VIA à leurs amis et aux membres de leur famille. Le taux de prescription, qui remplace la méthode conventionnelle consistant à déterminer le taux de satisfaction de la clientèle, permet d'évaluer la qualité de la relation que VIA entretient avec ses clients et leur fidélité. Cette nouvelle mesure est adoptée par de nombreuses entreprises œuvrant dans le domaine du transport, des loisirs et d'autres secteurs des services.

Le taux de prescription aide l'entreprise à se concentrer sur l'amélioration de chaque expérience du client. Allié à deux autres indicateurs de performance clés, soit le recouvrement des coûts et le total des voyageurs-milles pendant la même période de temps, le taux de prescription permet également d'établir un lien clair et direct entre la qualité de l'expérience du client, la réussite de VIA en tant qu'entreprise et les occasions de croissance future.

## FAVORISER L'ENGAGEMENT DE NOS GENS

La nouvelle stratégie de relation-client personnalisée a fait l'objet de discussions avec les employés dans le cadre des assemblées locales, qui font partie intégrante de l'approche de gestion consultative de VIA Rail. De Vancouver à Halifax, une série de réunions et de discussions en personne ont permis aux employés de participer à un dialogue portant sur les défis stratégiques de la Société et la nécessité de se concentrer sur l'expérience du client. Ces rencontres ont également été un forum

La relation-client personnalisée n'est pas une nouveauté à VIA Rail. Les gens de VIA excellent sur le plan du service à la clientèle pendant longtemps, comme chef de file dans ce domaine. Le taux de satisfaction des clients demeure constamment élevé. Alors que les concurrents exercent de plus en plus de pression et que le marché du voyage devient plus volatil, la Société va encore plus loin sur le plan du service à la clientèle en faisant de la relation-client personnalisée son avantage concurrentiel crucial dans le marché.

## LA STRATÉGIE DE RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE

Le plan de gestion *Aller de l'avant* de 2007 a misé davantage sur l'importance du client pour VIA, en indiquant que la relation-client personnalisée constitue la stratégie d'entreprise principale de VIA. Cette stratégie sert à souligner un fait important : la réussite du rail voyageurs repose sur les relations avec les clients. Elle définit un cadre de travail pour l'ensemble des initiatives et des activités commerciales, expliquant le « comment » et le « pourquoi » des buts décrits dans le plan *Aller de l'avant* en ce qui concerne la sécurité, le service, la croissance, l'engagement, l'entre-

preneuriat et la performance environnementale. La relation-client personnalisée mise sur ce que VIA fait le mieux, soit fournir constamment un service personnalisé et de grande qualité aux clients, mais insiste davantage sur l'expérience totale du client. Cela signifie porter notre attention sur ce dont le client se souviendra au sujet de son voyage, et sur ce qu'il ressent par rapport à son expérience de voyage avec VIA Rail. La stratégie met aussi l'accent sur le développement de relations profondes avec les clients au fil du temps, nous reconstruisons ainsi la valeur des clients existants comme point de départ à la croissance future de l'achalandage et des produits.

# VISER LA RÉUSSITE PAR LA RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE

**LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS** en immobilisations fournira les outils dont VIA a besoin pour miser sur l'efficacité de sa stratégie de relation-client personnalisée, qui a fait ses preuves.

Toutefois, il faudra plusieurs années avant de pouvoir profiter pleinement des effets de cet investissement. Entre-temps, VIA continue de centrer ses efforts afin de toujours offrir un service exceptionnel à sa clientèle.

De gauche à droite :

**Vicky Breton**

Préposée principale aux services sur l'Océan  
(basée à Halifax)

**Ken Cairns**

Directeur des services sur l'Océan  
(basé à Halifax)





Comme pour les locomotives F-40, cette remise à neuf prolongera leur vie utile de 15 à 20 ans. L'investissement permettra également de réduire les coûts de maintenance et d'accroître la fiabilité du matériel, tout en améliorant le confort des voyageurs et les commodités qui leur sont offertes afin de répondre aux normes actuelles du marché. Par ailleurs, l'application de nouvelles technologies réduira la consommation de carburant et permettra d'exploiter ce matériel roulant d'une manière plus respectueuse de l'environnement.

## ACCESSIBILITÉ ACCRUE

Les travaux de modification du matériel roulant entrepris dans le cadre du programme d'investissements en immobilisations rendront aussi les services ferroviaires plus confortables et mieux adaptés aux besoins des voyageurs à mobilité réduite. Parmi ces modifications on compte des places de voitures-lits plus accessibles sur le train transcontinental de l'Est, des toilettes plus spacieuses et plus accessibles, des aires d'ancrage améliorées pour les fauteuils roulants, ainsi que des places pour les animaux d'accompagnement.

## INFRASTRUCTURE

La plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire utilisée par VIA Rail appartient au CN, et est donc partagée avec les trains travaillera avec les sociétés de chemin de fer de marchandises afin d'apporter des améliorations à des sections stratégiques de cette infrastructure. Cette démarche permettra également au service voyageurs entre toutes les grandes villes du Corridor, dont Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London et Windsor – ainsi que de nombreuses petites collectivités desservies entre Québec et Windsor.

Les travaux comprendront l'amélioration des voies, des améliorations aux passages à niveau

## GARES

VIA va rénover et moderniser les gares principales pour servir ses clients plus efficacement et pour répondre aux besoins en matière d'exploitation et de sécurité. Les principaux projets comprennent l'amélioration des quais, des salons, de l'éclairage et des portes d'embarquement, des rénovations intérieures et extérieures, l'agrandissement de certaines gares et la construction de nouvelles installations.

## UN INVESTISSEMENT DANS L'EFFICACITÉ

Le plan d'investissement quinquennal répond également au besoin de maintenir à jour les installations et les systèmes commerciaux clés. VIA améliorera ses installations de maintenance, y compris les machines et les outils, et mettra à niveau ses technologies de l'information afin d'améliorer l'efficacité de fonctions, telles que l'émission des billets et la gestion des renseignements liés aux clients.

Nous avons effectué beaucoup de planification et de préparation en 2007, et au cours des années antérieures, afin de nous préparer à un tel investissement. À la suite de l'annonce en octobre, VIA a pu aller immédiatement de l'avant avec son programme d'investissements en immobilisations. Voici comment la somme sera dépensée :

## MODERNISATION DES LOCOMOTIVES

Le parc de VIA comprend 54 locomotives F-40 de General Motors, qui sont utilisées à l'échelle du réseau. Âgées de plus de vingt ans, les locomotives F-40 arriveront bientôt à la fin de leur vie utile normale. Depuis 2004, VIA a étudié les options permettant de revitaliser son parc, exercice qui a demandé entre autres la conception et la création d'un prototype montrant la façon dont les locomotives F-40 pourraient être remises à neuf. À la fin de 2007, VIA a mandaté un fournisseur canadien pour moderniser et remettre à neuf l'ensemble du parc, ce qui aura pour effet de prolonger de 15 à 20 ans la durée de leur vie utile. De plus, la remise à neuf ne coûtera, au maximum, que la moitié du prix d'achat de nouvelles locomotives.

## REMISE À NEUF DES VOITURES VOYAGEURS

En remettant à neuf les locomotives F-40, VIA fera plus que leur redonner leur état initial : elle les perfectionnera pour qu'elles répondent aux normes actuelles en matière de protection de l'environnement, de sécurité et d'exploitation. Une fois le projet terminé, ce matériel roulant sera remis à neuf permettra d'offrir un service ferroviaire plus fiable et de réduire les coûts de maintenance d'environ 15 pour cent. La remise à neuf réduira aussi les charges d'exploitation et les émissions en permettant d'économiser jusqu'à cinq millions de litres de carburant chaque année.

## LE PLAN D'INVESTISSEMENT QUINQUENNAL (2007 À 2012) :

Matériel roulant	232,0 millions \$
Amélioration de l'infrastructure	237,5 millions \$
Amélioration des gares	18,2 millions \$
Investissement dans l'efficacité	28,3 millions \$
<b>TOTAL</b>	<b>516,0 millions \$</b>

# PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

**LE RENDEMENT DE VIA** a été reconnu et récompensé en octobre, lorsque le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement totalisant 691,9 millions de dollars pour le service ferroviaire voyageurs national.

Ce financement comprend le plus important programme d'investissements en immobilisations de l'existence de VIA (516 millions de dollars), conçu pour maintenir et améliorer la fiabilité du service, et assurer que le rail voyageurs demeure à la fois rentable et viable dans le futur. Il comprend aussi un nouveau financement d'exploitation à court terme (175,9 millions de dollars sur cinq ans), qui permettra de maintenir le réseau national jusqu'à ce que les avantages du programme d'immobilisations puissent se concrétiser.

De gauche à droite :

**Matthew McKernan**

Chef principal, systèmes de gestion

(centre de maintenance de Montréal)

**Robert Rivest**

Conseiller principal, système de gestion de la sûreté

et affaires réglementaires de l'exploitation

(siège social, Montréal)





## RELEVER LES DÉFIS DE 2007

déplacements en train pour les voyageurs. Plusieurs barrages et déraillements de trains de marchandises ont retardé des trains, voyageurs et ont grandement incommodé les clients. L'augmentation du trafic de marchandises, combinée à la réduction de la vitesse des trains de marchandises, a entraîné un manque de ponctualité dans l'ouest et dans le centre du pays. Le matériel roulant de VIA, notamment les voitures voyageurs et les locomotives vieillissantes, a aussi contribué à entraver l'offre d'un service fiable et uniforme aux clients.

VIA a réagi promptement face à ces défis et a ainsi pu protéger l'achalandage ainsi que sa part de marché, et ce, tout en plaçant le rail voyageurs dans une position propice à une croissance future. La Société a renforcé son plan de gestion *Aller de l'avant* afin de consolider son principal avantage concurrentiel, soit la relation-client personnalisée, comme base de sa stratégie d'entreprise. Les employés sont devenus plus habiles à traduire cette stratégie en gestes concrets. Par conséquent, VIA a développé des services nouveaux et améliorés dans le but de remplir sa promesse : offrir à sa clientèle une expérience de voyage unique et à valeur élevée.

L'achalandage de VIA a augmenté en 2007, et la Société a enregistré une légère hausse des produits voyageurs, ainsi que des bénéfices par voyageur-mille. Une gestion serrée a permis de contrôler les charges d'exploitation tout au long de l'année. Par conséquent, VIA a terminé l'exercice mieux que prévu par rapport à son budget d'exploitation.

Même si cette amélioration par rapport au budget est modeste, elle constitue une réalisation significative. Les marchés des voyages et du tourisme ont plutôt fait face à une stagnation ou même à une diminution au cours de l'année 2007, tandis que la valeur élevée du dollar canadien a fait baisser davantage la demande des voyageurs des États-Unis et a encouragé les vacanciers canadiens à se déplacer à l'étranger. Les concurrents ont proposé des réductions à l'achat de grands nombres de billets, et les transporteurs aériens à prix modique ont nui aux liaisons Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal de VIA, notamment en raison d'un nouveau service vers l'aéroport du centre-ville de Toronto.

Les produits de VIA dans ces marchés ont encore affiché un bon rendement, mais le taux de ponctualité médiocre a terni l'attrait des

- réduit de 51 % sa dépendance envers le financement du gouvernement;
- augmenté ses produits de 100 %;
- accru le nombre de voyageurs-milles de 14 %;
- amélioré le recouvrement des coûts de 104 %.

Depuis 1990, VIA a :

## LES TENDANCES DE VIA EN MATIÈRE DE RENDEMENT À LONG TERME SONT DEMEURÉES ROBUSTES EN 2007.

# LA REVUE DE L'ANNÉE

# Message du président



Les gens de VIA ont accompli une chose remarquable en 2007. Nous savons dès le départ qu'il ne serait pas facile de conserver nos gains réalisés au cours des dernières années. Des marchés léthargiques, problèmes liés à l'infrastructure et au matériel roulant n'ont été que quelques-unes des réalités auxquelles nous avons été confrontés. Mais, encore une fois, l'équipe de VIA a su triompher.

En ce qui concerne l'achalandage, nous avons conservé les chiffres au-dessus du seuil record de quatre millions atteint pendant les deux dernières années. Le total de voyageurs-milles et le rendement (ce que nous avons gagné par voyageur-mille) n'ont pas perdu de terrain. Les coûts ont été contrôlés de façon rigoureuse à l'échelle de la Société. Bien que les produits totaux et le taux de ponctualité soient des préoccupations bien réelles, personne n'a perdu de vue l'essentiel : l'orientation-client, sur laquelle repose la réussite du rail voyageurs.

En 2007, nous avons développé des outils plus précis nous permettant d'écouter nos clients, de comprendre leurs attentes, et de leur offrir une expérience de voyage qui correspond à ces attentes et qui les dépasse. Nous avons examiné les éléments qui permettent de créer une expérience mémorable pour nos clients et mis au jour de nouvelles façons de mesurer notre performance à cet égard.

Ces efforts se sont traduits par des services améliorés, notamment : l'accès Wi-Fi dans les principales gares d'un océan à l'autre; de meilleurs produits offerts à bord et de meilleurs services dans les gares; le nouveau Train des neiges, entre Edmonton et Jasper; une liaison touristique Baie d'Hudson améliorée; de nouveaux trains spécialisés dans le Corridor; et une très bonne année pour notre classe *Allées* entre Montréal et Halifax. VIA a aussi jeté les fondations d'une relation renouvelée avec le CN, qui possède la plupart des voies ferrées utilisées par nos trains.

Grâce au leadership du conseil d'administration et de l'excellente performance des employés de VIA, la Société a obtenu le financement dont elle a besoin pour investir dans le matériel roulant et dans l'infrastructure. Nous apprécions ce témoignage de confiance de la part du gouvernement du Canada. Cet investissement améliorera considérablement la ponctualité et ouvrira la voie à un service plus fiable et viable financièrement au cours des prochaines années.

L'investissement représente une occasion extraordinaire de conserver les progrès que nous avons réalisés pendant plus d'une décennie. Cette occasion est assortie d'une attente encore plus élevée sur le plan de la performance – et nous savons que nous la comblerons en continuant à déployer tous les efforts nécessaires, et en offrant la meilleure expérience de voyage qui soit à chaque client qui monte à bord de nos trains.

*Paul Côté*  
Paul Côté

Président et chef de la direction

# Message du président du conseil d'administration

VIA Rail a franchi une nouvelle étape importante en 2007, après avoir amélioré le service et accru l'achalandage pendant plus de 10 ans. En effet, au mois d'octobre, le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement pour le rail voyageurs, dont une augmentation à court terme du financement d'exploitation, et le plus important programme d'investissements en immobilisations de l'existence de VIA Rail.

Par cette annonce des plus appréciées, le gouvernement reconnaît la performance de VIA en matière de gestion du service ferroviaire national, ainsi que le potentiel du rail voyageurs pour l'avenir.

VIA a gagné cette reconnaissance et la confiance des Canadiens. Elle a affiché de très bons résultats, grâce à sa gestion rigoureuse et responsable, au dévouement de ses employés et à son engagement passionné envers le service à la clientèle. Depuis 1990, cet engagement a transformé le rail voyageurs au Canada, doublant à la fois les produits et le recouvrement des coûts, et a rehaussé la qualité du service à l'échelle du pays, année après année.

Le programme d'investissements en immobilisations quinquennal de 516 millions de dollars permettra de nous assurer que le réseau et les niveaux de service actuels de VIA pourront être maintenus dans le futur, tout en améliorant la fiabilité des trains de VIA et en permettant d'ajouter des fréquences au besoin. VIA a commencé à remettre à neuf et à moderniser ses plus anciennes locomotives en 2007. En 2008, VIA entamera la remise à neuf des voitures voyageurs, et mettra en œuvre un programme d'améliorations stratégiques de l'infrastructure partagée avec des compagnies ferroviaires de transport de marchandises, en vue d'éliminer les goulots d'étranglement qui retardent les trains voyageurs dans le corridor Québec-Windsor.

Ces investissements amélioreront également la performance environnementale de VIA. Déjà, le rail voyageurs est l'un des moyens de transport collectif les plus respectueux de l'environnement au Canada.

Le rail voyageurs a le potentiel de jouer un rôle de plus en plus appréciable pour le transport au Canada. Le programme d'investissements en immobilisations qui est en cours offre de nouvelles occasions d'accroître et d'exploiter ce potentiel pour l'avenir. J'ai confiance qu'au fur et à mesure que la Société ira de l'avant, VIA continuera de remplir la promesse du rail voyageurs, c'est-à-dire offrir une solution efficace, rentable et respectueuse de l'environnement qui répond aux besoins croissants des Canadiens en matière de transport.

*Donald A. Wright*

Donald A. Wright

Président du conseil d'administration



## SERVICES

**Dans l'Ouest du Canada,** VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, à bord du *Canadien<sup>MP</sup>*, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

**Dans le corridor Québec-Windsor,** les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

**Dans l'Est du Canada,** l'*Océan<sup>XC</sup>* assure le service intervilles six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe *Alizés<sup>MC</sup>* pendant la période de pointe estivale. En outre, le *Chaleur<sup>MC</sup>* assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

**Dans les régions rurales et éloignées,** VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.



De gauche à droite :

**Alex Quin**

Machiniste

(centre de maintenance de Montréal)

**Anick Cesaria**

Spécialiste principale, communications  
Isiege social, Montréal)

**Eddy Petracco**

Préposé aux services de gare  
(gare Centrale, Montréal)



# Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement, d'un océan à l'autre. Nous exploitons jusqu'à 503 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté près de 4,2 millions de voyageurs en 2007.

## VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

## MISSION

Travailler ensemble pour offrir de façon efficace des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients et dépassent leurs attentes.

## STRATÉGIE PRINCIPALE

### Relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et sur nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

## VALEURS

### Orientation-client

Avant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

### Respect

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

### Passion

Nous sommes passionnés et dévoués envers notre entreprise ainsi que le rôle que nous jouons dans le développement du Canada, et nous déploierons tous les efforts nécessaires pour assurer le succès continu de VIA Rail.

# L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2007 avec les données comparatives pour les années 2003 à 2006. Les résultats financiers de l'entité à détenteur de droit variable sont exclus.

	2007	2006	2005	2004	2003
--	------	------	------	------	------

## INDICATEURS FINANCIERS CLÉS

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Total des produits voyageurs	268,8	266,6	255,6	240,6	231,4
Total des produits	285,6	297,1	289,8	258,7	250,3
Charges en trésorerie (1)	486,2	475,5	465,7	443,8	431,4
Déficit d'exploitation (1)	200,6	178,4	175,9	185,1	181,1
Dépenses en immobilisations	12,4	14,5	21,2	20,2	77,4
Financement de l'État :					
Exploitation	200,6	169,0	169,0	177,4	181,1
Immobilisations	12,4	0,0	0,7	20,2	82,4
Total du financement de l'État (2)	213,0	169,0	169,7	197,6	263,5

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (3)

Ratio des produits aux charges en trésorerie (4) (1)	58,9	62,8	62,4	58,8	58,5
Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 181	4 091	4 097	3 887	3 789
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	874	874	888	851	857
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	23,0	19,3	19,0	20,8	21,1
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	30,5	30,3	28,6	28,0	26,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 658	6 665	6 740	6 771	6 780
Voitures-milles parcourus	46 362	47 625	48 614	48 396	48 682
Coefficient d'occupation moyen (%)	55	55	55	53	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	131	131	132	126	126
Ponctualité (%)	77	84	81	70	73
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 017	3 003	3 059	3 027	3 051

- Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du ratio des produits aux charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le couru comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisées sur les instruments financiers dérivés, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.
- Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, de 27,4 millions de dollars en 2005 et de 7,7 millions de dollars en 2004, et inclut une contribution de 5 millions de dollars en financement d'immobilisations au Fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.
- Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

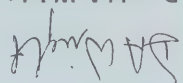
LETTRE AU  
MINISTRE DES TRANSPORTS,  
DE L'INFRASTRUCTURE ET  
DES COLLECTIVITÉS

L'honorable Lawrence Cannon

Ministre des Transports, de l'infrastructure  
et des Collectivités, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la  
*Loi sur la gestion des finances publiques*,  
je suis heureux de vous présenter le  
rapport annuel de VIA Rail Canada inc.  
pour l'exercice prenant fin le  
31 décembre 2007.

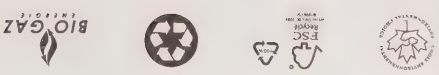


Donald A. Wright

Président du conseil d'administration

Table des  
matières

1	L'ANNÉE EN CHIFFRES
2	VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ
4	D'ADMINISTRATION
5	MESSAGE DU PRÉSIDENT
6	LA REVUE DE L'ANNÉE
7	Relever les défis de 2007
10	PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS
9	EN IMMOBILISATIONS
10	Modernisation des locomotives
10	Remise à neuf des voitures voyageurs
11	Accessibilité accrue
11	Infrastructure
11	Gares
11	Un investissement dans l'efficacité
12	VISER LA RÉUSSITE PAR
14	LA RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE
14	La stratégie de relation-client
14	Mesurer la valeur du client
14	Favoriser l'engagement de nos gens
15	Amener la stratégie en première ligne
16	Équipes-témoins de l'orientation-client
17	La nouvelle équipe Capital humain
18	TENIR NOTRE PROMESSE
20	Le projet Métropolis
20	Nouveaux clients, nouveaux marchés
21	Établir de bonnes relations
21	avec les clients
22	SERVIR AVEC INTÉGRITÉ
24	Établir des normes de sécurité
24	plus élevées
24	Être responsable de la sûreté
25	Un service respectueux
26	de l'environnement
27	Au service de nos collectivités
27	Servir les clients ayant des
28	besoins spéciaux
29	Accès à l'information
30	GOUVERNANCE D'ENTREPRISE
30	COMMENTAIRES ET ANALYSE
36	DE LA DIRECTION
36	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
67	ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ






2007  
**ANNUUEL**

**RAPPORT**

LA FAÇON HUMAINE  
DE VOYAGER

VIA Rail Canada  


UN  
CHOIX  
VERT  


CA1  
VR  
- A56

MOVING FORWARD  
SAFETY  
RESPECT  
OUR CUSTOMER PROMISE  
EXCEEDING EXPECTATIONS  
SERVICE EXCELLENCE  
BEST TOTAL TRAVEL EXPERIENCE  
GROWING BUSINESS  
ENTREPRENEURSHIP  
CUSTOMER PROMISE

# 2008 ANNUAL REPORT

A MORE HUMAN WAY TO TRAVEL

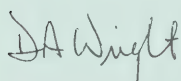


## LETTER TO THE MINISTER OF STATE (TRANSPORT)

**The Honourable Rob Merrifield**  
Minister of State (Transport), Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2008.



**Donald A. Wright**  
Chairman of the Board

# Contents

THE YEAR AT A GLANCE	1
CORPORATE OVERVIEW	2
MESSAGE FROM THE CHAIRMAN	4
MESSAGE FROM THE PRESIDENT	5
THE YEAR IN REVIEW	7
The Right Product for the Marketplace	7
Capital Investment Plan	9
BUSINESS STRATEGY	13
Ensuring Everyone's Safety and Security	14
Engaging our People	16
Delivering our Customer Promise	18
Growing our Business	21
Enhancing our Entrepreneurial Attitude	23
Enhancing our Environmental Sustainability	25
CORPORATE GOVERNANCE	27
MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS	30
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS	34
CORPORATE DIRECTORY	65



# The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2008, with comparative data for the years 2004 to 2007. They exclude the financial results of the variable interest entity and all non-funded items.

	2008	2007	2006	2005	2004
<b>KEY FINANCIAL INDICATORS</b>					
(IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total passenger revenue	<b>282.9</b>	268.8	266.6	255.6	240.6
Total revenue	<b>299.2</b>	285.6	297.1	289.8	258.7
Cash operating expenses (1)	<b>513.4</b>	486.2	475.5	465.7	443.8
Cash operating deficit	<b>214.2</b>	200.6	178.4	175.9	185.1
Capital expenditures	<b>42.1</b>	12.4	14.5	21.2	20.2
Government funding:					
Operating	<b>214.2</b>	200.6	169.0	169.0	177.4
Capital	<b>42.1</b>	12.4	0.0	0.7	20.2
Total Government funding (2)	<b>256.3</b>	213.0	169.0	169.7	197.6

**KEY OPERATING STATISTICS** (3)

Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	<b>58.4</b>	58.9	62.8	62.4	58.8
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	<b>4,605</b>	4,181	4,091	4,097	3,887
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	<b>951</b>	874	874	888	851
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	<b>22.5</b>	23.0	19.3	19.0	20.8
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	<b>29.6</b>	30.5	30.3	28.6	28.0
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	<b>6,746</b>	6,658	6,665	6,740	6,771
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	<b>46,961</b>	46,362	47,625	48,614	48,396
Average passenger load factor (%)	<b>59</b>	55	55	55	53
Average number of passenger-miles per train-mile	<b>141</b>	131	131	132	126
On-time performance (%)	<b>75</b>	77	84	81	70
Number of employees at year-end	<b>3,109</b>	3,017	3,003	3,059	3,027

1. Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio exclude amortization of property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on financial instruments, pension and employee future benefits.

2. Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$23.9 million in 2006, \$27.4 million in 2005 and \$7.7 million in 2004.

3. Key operating statistics are unaudited.

# Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide a safe, efficient and environmentally responsible service from coast to coast. We operate up to 503 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,100 employees, VIA carried more than 4.6 million passengers in 2008.

## VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

## MISSION

We will work together to efficiently provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

## CORE BUSINESS STRATEGY

### **Customer Intimacy**

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

## VALUES

### **Customer Focus**

We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

### **Respect**

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

### **Passion**

We are dedicated to and passionate about our business, as well as the role we play in Canada's development, and we will go the extra mile to ensure that VIA Rail continues to be successful.

## SERVICES

**In western Canada**, we provide year-round, all-weather transportation, including service to remote communities. The legendary western transcontinental train the *Canadian*<sup>®</sup> provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

**In the Quebec City-Windsor corridor**, our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

**In eastern Canada**, the *Ocean*<sup>™</sup> offers intercity service six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*<sup>™</sup> class service during the peak season. The *Chaleur*<sup>™</sup> makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

**In rural and remote areas**, we operate services designated by the government to meet regional transportation needs, and to provide essential services in some areas of the country.



Left to right:

**Ken Cairns**  
Service Manager  
on the *Ocean* (based in Halifax)

**Réjean Rivard**  
In-charge  
(Central Station, Montreal)

# Message from the Chairman



VIA Rail performed very well in 2008, continuing a record of improvements that has generated growing interest – and growing confidence – in the future of Canadian passenger rail.

VIA's management strategy continued to focus on immediate challenges: providing consistently excellent customer service, growing market share, and improving day-to-day performance. As a result, VIA achieved growth in both ridership and passenger revenues, while costs were kept under control despite fuel cost increases. VIA completed the year on target for these key performance measures, in line with the Corporation's five-year operating plan.

At the same time, the Corporation moved forward with the five-year, \$516 million capital investment program announced by the federal government in the fall of 2007. Good progress has been made on modernizing VIA's locomotives and passenger cars and improving facilities at passenger stations. Negotiations to improve infrastructure are progressing with freight railways, aimed at eliminating traffic bottlenecks on infrastructure shared by both freight and passenger trains.

The investment program as a whole will ensure that VIA's current network and service levels are sustainable and more competitive, while improving the reliability of train service today, and building capacity for faster and more frequent services in the future.

Recognition of VIA's solid performance can be found in the results of the 2008 National Corporate Reputation Study conducted by Leger Marketing. For the second year in a row, VIA's ranking among the top 100 Canadian companies improved. VIA ranked 35, eight positions higher than in 2007.

VIA's Board of Directors continues to place a high priority on implementing principles of good governance, and ensuring that the resources invested in passenger rail are well-managed in order to deliver sustainable value to Canadians in the future. In this regard, the Board welcomes the decision of the governments of Ontario and Quebec and the Government of Canada to update previous studies on high-speed rail.

As the operator of Canada's national passenger rail service, VIA Rail will continue to offer its advice and expertise in evolving new transportation solutions for the country, while ensuring that the services it delivers today return real value to Canadians from coast to coast.

A handwritten signature in dark ink, reading "DA Wright". The signature is stylized, with the first letters of the first and last names being prominent.

**Donald A. Wright**  
Chairman of the Board



# Message from the President



In 2008, once again, the people at VIA Rail pulled together as a team, remained focused on the customer, and delivered exceptional results for passenger rail. Thanks to their dedication, VIA increased passenger revenues for the fifth consecutive year, pushing revenues up more than five per cent over 2007. We set a new record and increased ridership by ten per cent, serving more than 4.6 million customers. We achieved comparable gains in passenger-miles, while increasing load factor to 59%.

These results are significant given the challenges we faced throughout the year. Continuing maintenance problems with aging equipment, along with operating and service disruptions related to the infrastructure caused problems with on-time performance. That directly affected our customers, and their satisfaction with our service.

But the people at VIA kept their eye on the ball, and met each new challenge with extraordinary determination. Their efforts are reflected not only in bottom-line results, but the awards and recognition we received throughout 2008 – including the Agents' Choice award from travel agents, two awards from the Railway Association of Canada, recognition from the International Rail Travelers Association, and awards for innovation in product design and marketing. And we achieved a significant jump in our standing in both national and regional corporate reputation surveys.

We have good reason to be proud of what we have achieved, and to be confident in the future. We made good progress with capital investment projects to resolve longstanding equipment and infrastructure problems. We completed major upgrades to track owned by VIA. Work on modernizing our equipment is on schedule. More comprehensive infrastructure work on CN-owned track is coming.

This work will bring real benefits to travellers over the next few years.

But our immediate challenge remains the same: to stay focused on going the extra mile for our customers and delivering the personal customer service that makes travelling with VIA unique. We are succeeding today because VIA employees take pride in delivering that service every day.

And in 2008 we took steps to reinforce that pride. Building on a company-wide employee engagement survey, we are moving into 2009 with a broad range of new tools, and a renewed commitment to continue evolving as an organization of people proud to serve – and more dedicated than ever to delivering the best possible passenger service for our customers.

A handwritten signature in dark ink that reads "Paul Côté". The signature is written in a cursive, flowing style.

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer



# THE YEAR IN REVIEW

## THE RIGHT PRODUCT FOR THE MARKETPLACE

VIA Rail entered 2008 with renewed confidence, encouraged by growing interest in the role and potential of passenger rail.

The Government of Canada's 2007 announcement of new passenger rail funding, including the largest capital investment program in VIA's history, underlined the value of rail service to Canadians and recognized VIA's consistent record of ridership growth, reduced costs, improved productivity and service performance. Concerns about sustainable development and volatile energy prices brought new recognition of passenger rail as an affordable, environmentally responsible mode of transportation. The decision by the federal, Quebec and Ontario governments to update previous studies on high-speed rail service brought new interest in the potential of this technology to meet future transportation needs.

 **Louise Saint-Laurent**  
Station Services Agent  
(Central Station, Montreal)

The unique advantages of VIA's service were brought to the forefront at the very beginning of the year. During an unusually long and severe winter season, more people were attracted to the convenience of train travel as a comfortable alternative to driving through ice and snow. Both ridership and revenues began an upward climb that continued into the spring. In the summer, despite a somewhat weaker Canadian tourism market, ridership remained relatively strong, due partly to a keen interest on the part of many travellers to visit Quebec City during its 400th anniversary celebrations. In addition, VIA paid special recognition to members of the Canadian Forces and their families by offering complimentary or discounted travel throughout the month of July – welcoming almost 60,000 additional customers.

Despite growing ridership, VIA faced major operational challenges and intense competition from other transportation services. Problems with aging equipment and infrastructure – which will be resolved in the longer term through capital investment – continued to cause delays. Freight derailments and infrastructure projects disrupted service, with a direct impact on customer satisfaction.

Operating costs, including a \$10 million increase in fuel costs when compared to 2007, brought new pressures to increase productivity without jeopardizing service to the customer. Average fares continued to fall across the industry, putting additional pressure on managing seat capacity in order to increase load factors.

VIA responded to each new challenge quickly – developing new operating and scheduling arrangements with the freight railways, adopting new distribution and pricing strategies to capitalize on the popularity and growth in website visits, and a renewed focus on innovation and team building throughout the Corporation. VIA's *Moving Forward* business strategy – which sets out clearly defined business goals built around customer focus – continued to keep efforts on track to position passenger rail for growth.

VIA ended the year with continued confidence in the future – having set a new record for ridership throughout its cross-Canada passenger rail network.

## KEEPING PERFORMANCE ON TRACK

VIA's long-term performance trends remained strong in 2008. Since 1990, VIA has:

- Reduced reliance on government operating funding by 48%
- Increased revenues by 110%
- Increased passengers by 33%
- Increased cost recovery by 100%



# Capital Investment Plan

In October 2007, the Government of Canada announced a five-year, \$516 million investment to strengthen the national passenger rail service. With a primary focus on renewing equipment and infrastructure, this investment addresses many of the key operational challenges VIA faces today. It will help VIA to maintain and improve the reliability of passenger service across the country, and ensure that the service remains both cost-effective and sustainable in the future.

Immediately after the announcement of the capital program in October, 2007, VIA expanded its project management organization, and enhanced project monitoring and reporting processes for the Board of Directors. At the request of the Board, an internal audit of the Project Management Office was performed in early 2008. The audit results were reviewed and accepted by VIA management in June 2008, and most of the recommendations have been implemented.

By the end of 2008, the Project Management Office was fully staffed to manage the capital program. The Office reports progress on each project on a regular basis to both the Capital Program Steering Committee, comprised of VIA's executive management, and to the Board of Directors.

## MODERNIZING LOCOMOTIVES

VIA currently operates 54 General Motors F-40 locomotives – 70 per cent of the total locomotive fleet – which are more than twenty years old. These locomotives are used in all parts of Canada – on VIA's western and eastern transcontinental services, in the Quebec City–Windsor corridor, and for remote services.

As the equipment ages, frequent mechanical problems cause more train delays and higher maintenance costs. In addition, many of the components and systems are now obsolete, making it hard to find spare parts.

In December 2007, VIA began a five-year rebuild of the F-40 fleet. The project, which is now well underway, involves stripping the locomotives down to their shells and rebuilding them from the ground up, incorporating the latest locomotive technologies into the refurbished equipment. This technology will be more reliable, require less power and will weigh less, making the locomotives more fuel efficient. The locomotives will also receive a new paint scheme.

Rebuilding will extend the life of these locomotives by 15 to 20 years, at less than half the cost of buying new ones. At the same time, VIA will ensure that the locomotives meet current environmental and safety standards – reducing their greenhouse gas emissions by up to 12 per cent, and reducing annual maintenance costs by 15 per cent.

The first rebuilt F-40s will be ready in the spring of 2009, and the balance of the fleet will be completed by 2012.

## RENEWING THE LRC PASSENGER CARS

In February 2008, VIA issued a request for proposals to upgrade its fleet of 98 LRC (light, rapid, comfortable) passenger cars, which will extend their life by up to 20 years. The cars are used for both first-class and economy service in the Quebec City–Windsor corridor. Although they make up less than a quarter of the entire fleet, the LRC cars generate more than 50 per cent of VIA's total passenger revenues.

The LRC cars have been in service for more than 25 years, and they no longer meet the expectations of travellers in terms of comfort and amenities. Obsolete parts are becoming increasingly expensive to obtain, and reliability is deteriorating.



As part of the LRC upgrade, new electrical and mechanical systems will be installed. Improvements will be made to the lighting as well as the heating and air conditioning systems, reducing energy consumption and costs. VIA will also renovate the interiors of the cars, provide a new look for *VIA 1* and ensure that the equipment meets current standards of safety, comfort and accessibility for passengers with disabilities. The project will be completed over the next four years.

## STAINLESS STEEL (HEP I) PARK CAR PROTOTYPE

VIA is preparing for the eventual modernization of its HEP I passenger car fleet used for western transcontinental service with the development of an accessible Park car prototype. The prototype will feature a fully accessible en-suite bedroom, a regular en-suite bedroom, reconfigured Mural and Bullet lounges and a re-finished Dome. Improvements will result in a car that is fully compliant with Canadian Transportation Agency standards regarding accessibility, and with Transportation Safety Board recommendations.

This eventual modernization of the HEP I fleet would update interiors and other features of the cars, providing a more attractive product in line with customer expectations – supporting VIA's goal of increasing ridership and revenues. More ergonomically efficient food preparation areas would lower costs while improving service delivery, staff efficiency and safety. An updated fleet would also reduce costs through greater energy efficiency, and would include features that make the equipment easier to maintain.

## INFRASTRUCTURE

Most of the rail infrastructure used by passenger trains is owned by, and shared with, freight railways. In the Quebec City-Windsor corridor, where VIA operates 429 trains per week and serves 90 per cent of its total ridership, increasing freight traffic has resulted in congestion and contributed to frequent delays for passenger trains.

VIA began negotiations with the freight railways in 2008 to upgrade this infrastructure, with major projects on all Corridor routes. This will allow VIA to improve service between all major cities, including Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London, and Windsor – as well as the many smaller communities in between.

This investment in infrastructure will include:

- Upgraded track, along with new sidings and passing tracks in key locations;
- Rehabilitation of several railway bridges (Alexandria, Chatham and Smiths Falls subdivisions);
- Improved level crossings and crossing protection;
- New pedestrian over- and under-passes;
- Enhanced security;
- Improved signalling, with Centralized Traffic Control (CTC) systems extended to cover all Corridor infrastructure.

Improved infrastructure will enhance safety, while eliminating many delays caused by congestion, and allow passenger trains to operate at higher speeds. As a result, average trip times will be reduced and capacity will increase, allowing VIA to provide faster and more frequent service throughout the Corridor. VIA projects that it will accommodate more than one million additional passengers – an increase in ridership of 32 per cent – when the infrastructure improvements are completed by 2012.

## STATIONS: INVESTING IN COMFORT AND SAFETY

As part of the five-year investment plan, VIA is upgrading and modernizing key passenger stations to serve customers more efficiently, and to address operational and safety needs. Major station projects include improved platforms, lounges, lighting and boarding gates, interior and exterior renovations, and in some cases expansion or new facilities. In 2008, projects were approved for 22 stations across the country:


EASTERN CANADA	OTTAWA - QUEBEC CITY	SOUTHWESTERN ONTARIO	WESTERN CANADA
Chambord	Fallowfield	Brantford	Kamloops
Halifax	Montreal	Cobourg	Vancouver
Moncton	Ottawa	Guelph	Winnipeg
New Carlisle	Quebec City	London	
	Ste-Foy	Niagara Falls	
		Oakville	
		Sarnia	
		St. Catharines	
		Toronto	
		Windsor	



# BUSINESS STRATEGY

**FOR MORE THAN 30 YEARS** VIA Rail has earned a world-wide reputation among passenger rail operators for providing excellent customer service. Recognizing that this is one of the core competitive strengths of the Corporation – and the core strength that sets passenger rail apart in the marketplace – VIA has built customer service into the core of its business strategy, called *Moving Forward*.

The *Moving Forward* strategy was first developed in 2006. It helped the Corporation to set new records in ridership and revenue the first year. *Moving Forward* makes sure every service the Corporation offers VIA's vision, mission, and values, and defines the key strategic goals for the Corporation. These goals provide a customer-focused framework for managing VIA's people and resources, and adapting to how realities in the marketplace. The goals and the *Moving Forward* strategy as a whole, are reviewed and updated each year.

 **Robert Serecki**  
Service Coordinator on the *Canadian*  
(based in Winnipeg)

# Ensuring Everyone's Safety and Security

All VIA employees recognize that safety and security are the top priority for our customers, and for our colleagues. The Corporation is widely recognized as a leader in the safe and secure management of its operations, having developed one of the industry's first corporate Safety Management Systems in 2001.

That system – which includes the policies, standards, procedures and responsibilities for safe rail operations – is audited by Transport Canada, and is regularly reviewed and updated by VIA's subject-matter experts.

Safety issues are also monitored by Health and Safety committees at key locations across Canada. These committees inspect local safety conditions and review ongoing performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management. Since 2005, safety goals have been integrated into VIA's *Moving Forward* strategy.

Security issues have also become central to the goal of ensuring everyone's safety. VIA works with regulators to ensure that VIA's security standards are compliant with industry partners,

and works with law enforcement agencies to maintain open communication channels and to ensure that the best possible facility and operations security controls are maintained.

Every year, employees are required to complete training that familiarizes them with various security related aspects at VIA. This online course helps employees understand their roles and responsibilities with regard to security, recognize risk factors and become more vigilant and attentive to any unusual event in the workplace.

## CONSOLIDATING SAFETY, SECURITY AND NON-FINANCIAL RISK MANAGEMENT

With new concerns about the possible spread of contagious diseases through travel or the potential environmental impact of train incidents, the challenge of coordinating and managing all aspects of safety and security risks becomes increasingly complex.



### **MOVING FORWARD 2008 OUR BUSINESS STRATEGY**

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best possible total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

#### **Our Goals**

- Ensuring everyone's safety and security
- Engaging our people
- Delivering our customer promise
- Growing our business
- Enhancing our entrepreneurial attitude
- Enhancing our environmental sustainability



In October 2008, VIA created a coordinating group to ensure that it continues to set the highest possible standards for managing all safety, security, environmental or operational risks.

The Safety, Security and Risk Management team, reporting directly to the President, consolidates all safety, security, environment and non-financial risk management activities under a Senior Director, thus ensuring better coordination among these functions and strengthening overall corporate governance.

## EMERGENCY PREPAREDNESS

The Safety, Security and Risk Management group participated in the development of a new, updated Train Emergency Response Plan for employees that was distributed in December 2008. This reference guide summarizes the initial major responsibilities of VIA staff involved in a train emergency, such as a collision, derailment, security incident, or potential health scare.

In addition to employee responsibilities, it includes the chain of command and the steps necessary to ensure good communication and coordination of emergency measures. Since its implementation, employees have received familiarization training in its use and application.

## PROTECTING CRITICAL SERVICES

Transportation services are critical not only to the economy of the country, but to the health and safety of individuals and communities. In 2008, VIA completed major steps toward the development and implementation of a corporate Business Continuity Plan to ensure that passenger rail services can continue or resume functioning under a wide range of emergency conditions or circumstances.

## SAVING LIVES

In 2008, VIA installed automated external defibrillators – used to revive cardiac arrest victims – on all passenger trains as well as in selected passenger stations and work locations. Some 625 VIA employees across the country were trained in operating these devices.

The program is a first for the passenger rail industry, and earned VIA the 2008 Safety Award from the Railway Association of Canada.

More importantly, the defibrillator program – and alert employees – have already saved a customer's life. Three months after the defibrillators were installed, one was used to revive a cardiac victim on the boarding platform at Toronto's Union Station. First responders said that the swift use of the defibrillator was essential to this person's survival.

# Engaging our People

People do their jobs well when they believe that what they do is important, they understand how it contributes to core business goals, and they can make that contribution in an environment that supports and rewards their best efforts. This is especially important in an organization focused on customer service, where business success depends on the personal commitment people bring to the job – a commitment to go the extra mile in meeting customer needs.

With the launch of the *Moving Forward* strategy in 2005, VIA began a consultative process with employees throughout the Corporation to nurture this kind of commitment, and to engage people directly in the values, goals and success of passenger rail. The *Moving Forward* strategy itself is reviewed, updated and communicated to employees regularly through face-to-face meetings with supervisors, and regular progress reports on business performance.

New training initiatives – including a range of online resources and modules – have helped to align personal development tools and career opportunities with the strategic goals of the Corporation.

A new framework for performance reviews, objective-setting, and compensation has helped to make more direct and clear links between individual and team performance, and VIA's success as a business. New programs have helped managers deliver more constructive feedback, and provide more meaningful leadership, coaching and support for employees.

## EMPLOYEE ENGAGEMENT SURVEY

In 2008, VIA conducted a corporate-wide employee survey to determine how effective VIA has been at creating an organization where people like to work, feel that the work they do is worthwhile, and feel engaged to contribute to VIA's success. When compared with the views employees expressed in a 2005 employee sur-

vey, the results are encouraging, and will help the organization develop new ways to increase employee engagement in the coming years.

Overall, the vast majority of employees said that they are very proud to work for the Corporation, and believe that VIA creates value for the communities served by passenger rail. And the majority – 94 per cent – say that they understand how their jobs link to the customer. That level of understanding, a 20 per cent increase over 2005, provides a solid foundation for VIA's evolution as a customer-focused organization.

In addition, more employees say they feel encouraged to take action to improve the customer's experience. Employees indicated that VIA's leadership is now providing clearer direction for the future of the company. More people indicated that they have good relationships with their managers, and that managers are providing more consistent feedback on how they perform their jobs.

At the same time, the survey identified areas where VIA can improve employee engagement. For example, while employees felt that the Corporation now has a clearer direction for the future, leaders were not doing enough to make employees feel excited about that direction. Only 54 per cent said that they have the tools and resources they need to be as productive as possible on the job. Employees would also like to see further improvements in the areas of managing performance, recognition and development opportunities.

Following analysis of the survey results, senior leaders are working on a corporate action plan, while team leaders are working with staff to conduct feedback sessions, and to develop more local action plans where necessary. These will provide the basis for strengthening VIA in 2009 and beyond, as an organization where people like the work they do, and can contribute to VIA's success.

## COMMUNITY INVOLVEMENT

An important element of employee engagement is recognition—and support—for employee involvement with the communities they care about. In 2008, VIA continued to support employee involvement with worthwhile organizations, events and important causes, and strengthened partnerships with community organizations.

- In January 2008, VIA partnered with the Kid's Help Phone organization to support that organization's 24-hour toll-free phone and online counselling and referral service for young people. During a VIA Day at the Montreal Maintenance Centre – which turned out to be the largest employee-oriented event in VIA's history – some 1,500 employees raised funds for the service. Smaller groups of employees from Vancouver to Halifax also participated in Kid's Help Phone fundraising events.
- The Green Team at the Montreal Maintenance Centre, involved in environmental projects, has partnered with a nearby primary school and is sharing revenues raised from recycling metals and aluminium cans with the school. The funds are used for projects such as facilities for disabled children, and improving the school library.
- In the fall of 2008, VIA held its annual National Charitable Campaign, raising funds for United Way Canada and HealthPartners. Under the slogan "Be a Part of Change," employees raised more than \$257,000 for these organizations.

■ Employees volunteered to help coordinate the second year of EnviroExpo, a nation wide program that encourages students to develop science projects focused on solutions to environmental problems. VIA established EnviroExpo in 2007, in partnership with the Youth Science Foundation.

■ For a number of years, employees have played an active role in organizing Santa Trains in western Canada. These have grown so popular over the years that they now sell out in only a few days, or in some cases, in just a few hours. In 2008, over \$7,400 were collected thanks to the Santa Trains, with all profits going to children's hospitals in Jasper, Prince George and Prince Rupert.

■ In October, some 600 passengers travelled from Vancouver to Mission, BC and back on the Railroader Express, a special train composed of a vintage steam locomotive and thirteen loaned VIA coaches. This initiative, organized by a group of Vancouver-area employees, with the cooperation of Canadian National, Canadian Pacific and Burlington Northern Railway, raised over \$17,000 for the BC Lions Society's Easter Seals Camps campaign. VIA employees have been active participants in the annual Easter Seals 24-Hour Relays in cities across Canada for more than 20 years.

# Delivering our Customer Promise

"Delivering the customer promise" at VIA means ensuring that customers' expectations for service match what they actually experience on the train. Throughout 2008, VIA continued to refine and improve its understanding of customer expectations, and to find better ways to meet those expectations. For example, VIA continued a comprehensive review, launched in 2007, of its Corridor products and services. The objective of the review is to determine how well the customer experience matches the promise made to customers through VIA's advertising, promotions and other channels, and to design services that will better meet changing expectations in the future.

VIA also developed a new training program for front-line employees, called *Creating Stellar Customer Relations*. The program updates an earlier training course on customer service, combining both e-Learning and classroom modules that give employees new tools and techniques for creating consistent, positive experiences for their customers.

## THE ON-TIME PERFORMANCE CHALLENGE

One of the top priorities for customers on all VIA trains is reliable, on-time service, with trains arriving and departing on schedule. This has become a significant challenge in recent years, and became a major issue for VIA – and for customers – in 2008. Severe winter conditions contributed to an increase in train delays during the first part of the year. And VIA's aging equipment is increasingly subject to breakdowns and maintenance problems – an issue that will not be fully resolved until locomotives and passenger cars are rebuilt under the capital investment plan.

In addition, increased ridership in the Corridor contributed to delays, as more time was needed for passengers boarding and leaving trains. VIA performed a full review of Corridor station dwell times, and identified where time should be added to schedules in order

to accommodate increasing numbers of passengers at these locations. A new schedule for Corridor trains was launched in June, with revised arrival and departure times that are more reliable.

VIA also developed a new and productive relationship with Canadian National, which owns much of the infrastructure used by its trains. As a result, CN is now working more closely with VIA to create a better shared understanding of its operating requirements, and to find ways to manage the infrastructure that address those requirements more efficiently. This renewed partnership helped to improve on-time performance during the second half of the year, and will lead to further improvements in 2009.

## TRAIN SERVICES AGREEMENTS

A new train services agreement was negotiated with CN in 2008 that will provide a better operating framework to improve on-time performance. VIA operates its trains over the infrastructure of freight railways under terms and conditions of an agreement first signed with CN in 1989, which was to expire on December 31, 1998. In 1995, prior to CN becoming a publicly-traded company, the contract was extended for an additional 10 years – until December 31, 2008.

The new agreement with CN, covering the period from January 1, 2009 to December 31, 2018, provides a simplified approach for access fees for Corridor and non-Corridor services. It also provides a simpler way to measure on-time performance and responsibility for delays, an on-time performance target to be met by CN, and a bonus/penalty scheme to reflect actual performance versus the target. Other clauses of the agreement have been modernized or eliminated to reflect changes in VIA's operations over the years.

At the end of 2008, VIA was also renegotiating agreements with two shortline railways – the Hudson Bay Railway (The Pas to Churchill) and the Goderich-Exeter Railway (Guelph, Kitchener and Stratford). In the interim, the CN train services agreement, which had been transferred to these shortline railways, remains in effect until new agreements are reached.

## A NEW SCHEDULE FOR THE CANADIAN

After consultation with customers, communities and CN concerning operating delays affecting VIA's western services, VIA introduced a new, redesigned schedule for the *Canadian* in December 2008. One night was added to the schedule in each direction, and CN is co-operating to ensure that trains will be able to depart and arrive on time.

The departure times from both Vancouver and Toronto are now in the evening, allowing VIA to offer a coast-to-coast connection for passengers travelling between eastern Canada and the west, in both directions, without an overnight stay in Toronto. The schedule also includes time in Winnipeg to allow customers to tour the city. The new schedule is also more convenient for passengers travelling between Saskatoon and Winnipeg.

## MORE OPTIONS FOR OTTAWA-MONTREAL TRAVELLERS

In January 2008, VIA added a new mid-day service between Montreal and Ottawa in both directions. Customers can now choose from six daily departure times for weekday travel. The new departures also provide more convenient connections for customers travelling to and from Quebec City. So far, ridership on this new departure has exceeded expectations.

## RECOGNITION AND AWARDS

For the second year in a row, VIA won first place for passenger rail services in the annual Agents' Choice Awards – once again coming out ahead of operators such as Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail, and the Trans-Siberian Railway. Travel agents cited VIA's knowledgeable staff and good service in awarding the distinction to VIA Rail.

Also in 2008, the *Canadian* was recognized by the Society of International Railway Travelers as one of the world's top 25 train journeys. The *Canadian* was the only regularly-scheduled service in North America to be included on the list.



## IMPROVING ACCESSIBILITY

VIA continued to work with the Canadian Transportation Agency, the Council of Canadians with Disabilities, and experts in accessible design to provide a more accessible travel experience for passengers with special needs. Following preliminary design approval, VIA is reconfiguring certain of its Renaissance sleeper and coach cars to increase space in wheelchair tie-down areas and washrooms, provide additional space for service animals, and combine two existing sleeper spaces into a single enlarged, accessible bedroom with ensuite washroom.

With the help of the Canadian Institute for the Blind, VIA is developing more visible and standardized signage, tactile and Braille signage, and reconfigured seating areas in stations, all to meet the needs of visually-impaired travellers. A 2008 pilot of the new signage and seating was launched in Cobourg, Ontario, to be followed by modifications in the London, Kingston and Ottawa stations.

## OFFICIAL LANGUAGES

VIA demonstrates its commitment daily to providing its customers with quality service in the official language of their choice. In 2008, 98 per cent of passengers who responded to a customer satisfaction survey confirmed that they were served by VIA in the language of their choice, whether it was on the telephone, in a station, or on board our trains. The Office of the Commissioner of Official Languages received only one complaint regarding VIA in 2008, compared to 26 the previous year. VIA also offers a work environment where employees can speak the language of their choice in regions that are designated as bilingual. All official communications are written in French and English, and VIA uses both languages in its business practices.

# Growing our Business

VIA is well positioned to respond to market demand and to grow both ridership and revenues in the future. As refurbished equipment and infrastructure improvements are completed under the five-year capital investment plan, VIA expects to develop the capacity to serve up to a million more passengers by 2012.

In 2008, VIA's priority was to grow its position in the marketplace through aggressive marketing and pricing. Following significant demand in the first part of the year, VIA developed a new discount fare strategy to increase ridership throughout the summer and early fall, including initial tests of a discount e-pass to encourage customers to travel more frequently by train. Partnerships with tour operators focused on regaining and growing tourism business, in response to the rising value of the Canadian dollar. New ways to manage and deploy equipment were tested to prepare for continued growth in the Corridor.

## DISCOUNT FARES FOR THE CANADIAN FORCES

As a way of saying thank you for their service, VIA offered current and retired Canadian Forces members and National Defence employees unlimited travel in *Comfort* class free of charge for the month of July. This special offer applied anywhere within the VIA network, and included a 50 per cent discount for family members. Military members and their families took almost 60,000 trips during the month, logging some 20 million passenger-miles from coast to coast.

## GROWING THROUGH PARTNERSHIPS

VIA continued to work with agents, tour operators and agencies to promote rail leisure travel and tourism, and to build partnerships for future growth. For example, VIA has a well-established presence in Asian markets, having opened an overseas marketing office in Japan in 1995. That office has helped to make VIA

one of the most recognized overseas travel brands in the region, and VIA is working to extend this presence to China, one of the largest emerging markets for travel in Canada.

In addition, VIA continues to work with the Canadian Tourism Commission, regional and local tourism associations, as well as local chambers of commerce and boards of trade. These partnerships allow VIA to share the expertise and resources required to reach and develop new markets, while helping to support the Canadian tourism industry as a whole.

VIA also works with industry partners to develop new products and services. As a result of a new 2008 partnership with Jonview Canada, one of the largest inbound tourism packagers in the country, customers can now book complete vacation packages – including rail travel, hotel and sightseeing options – directly through VIA's web site. Confirmations are issued online and no documents need to be mailed. Hotel and sightseeing vouchers are printed by the consumer, and rail tickets can be picked up at VIA's self-service kiosks.

## RENEWING THE VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM

The VIA Préférence program, which encourages customer loyalty and more frequent travel, rewards VIA customers with travel points that can be redeemed for free rail travel. With its simple accumulation scheme (1 point per 1 dollar spent) and relatively small numbers of points needed for redemption, VIA Préférence is one of the most generous programs of its kind in Canada, and has earned a growing membership over the past decade with over 365,000 members.

In 2008, VIA completely re-engineered the program. VIA Préférence is now a second-generation program that includes e-mail, direct marketing and frontline support. It features a dynamic communications program, personalized for each member, and aims to

support all major aspects of the customer experience, including direct communications, the on-train experience, purchases, and customer service. Program changes reflect the latest industry trends, moving beyond a traditional loyalty and points program to provide more comprehensive benefits and enhanced service for program members.

In addition, VIA Préférence launched its own e-Boutique in December, where members can accumulate points on purchases made at over 75 online retailers, including the Apple Store, Canadian Tire, Reitmans, and Sears.

## TESTING RENAISSANCE EQUIPMENT IN THE CORRIDOR

In 2008, VIA introduced its new Renaissance passenger cars on a trial basis for express service between Montreal and Toronto. This move is partly a response to intense competition on the route, especially for *VIA 1* customers, and is part of a comprehensive strategy to rebuild ridership and revenues for this service.

The tests helped VIA to identify areas that need improvement in the equipment, while confirming that customers will respond well to the Renaissance option. In surveys conducted on the test runs, passengers consistently rated their experience as 8 or 9 out of 10 – higher than the typical scores for other equipment.



## HIGH PRAISE FOR VIA'S INNOVATIVE MARKETING

The revamped VIA Préférence program has attracted the attention of the Relationship Marketing Association of Quebec, which awarded VIA the Board of Directors Prize – the most prestigious prize it bestows upon any organization – in October.

The Association praised VIA for developing VIA Préférence as an innovative, bold approach to relationship marketing.

# Enhancing our Entrepreneurial Attitude

VIA nurtures an entrepreneurial attitude throughout the Corporation, focused on controlling costs, increasing productivity, and exploring new business opportunities. This attitude has helped to transform VIA Rail as a business, and remained a priority in 2008. Cost-control initiatives at all levels helped to keep operating expenses under control and cost recovery on track, despite the rising price of fuel. New partnerships helped to open up untapped niche markets and revenues. Innovative technologies continued to focus on reducing costs and increasing efficiency while enhancing interactions with all customers.

## COMMERCIALIZING VIA'S EXPERTISE

In July, VIA signed a cooperation agreement with SNCF International, an independent subsidiary of the French railway Société Nationale des Chemins de Fer Français. Under this agreement, the two railways will work together to promote their know-how in operating and managing existing passenger train services both in North America and elsewhere in the world. VIA Rail and SNCF International will share their knowledge and experience in order to commercialize their expertise, professional standing and technical resources around the world. Collaboration between the two companies will range from joint participation in requests for proposals to technical or operational support in the development of projects, especially in the fields of customer service, operations, maintenance of rolling stock, training, management and information exchange.

## EXPLORING NEW NICHE MARKETS

VIA operated the innovative Bike Train service once again between Toronto and Niagara Falls. Piloted in 2007 in partnership with the Niagara-on-the-Lake Chamber of Commerce, the City of Toronto, and the Ontario government, this service encourages cyclists to bring their bicycles when visiting the region. Since its launch, the concept of promoting local and

regional tourism through special train services has attracted widespread attention, with other communities expressing interest in extending the service.

In western Canada, VIA works with a wide range of resorts, hotels and tourism organizations to develop new travel opportunities, such as the Snow Train between Edmonton and Jasper. In British Columbia, VIA has developed a partnership with Sun Peaks Resort near Kamloops to encourage more rail travel by skiers and snowboard enthusiasts. Schedule changes on the *Canadian* now allow passengers travelling to and from Vancouver or Jasper to arrive in Kamloops in the late evening or early morning, and then catch a shuttle to the resort.

## LOWERING DISTRIBUTION COSTS AND INCREASING SALES THROUGH TECHNOLOGY SOLUTIONS

VIA has been effectively using online ticketing and reservation systems as a means to reduce distribution costs, create new revenue opportunities, and provide more convenient ways for customers to access rail services. VIA continued to explore and expand the innovative use of web-based technologies in 2008.

After migrating North American travel agencies to the ReserVIA web portal, VIA turned to its offshore (Europe and Australia/New Zealand) general sales agents in 2008, and began a similar process to expand and diversify their online sales. In the process, VIA, in partnership with BMO Financial, developed a new payment and settlement process using private-label virtual credit cards, which are recognized as a major innovation throughout the travel industry.

As a result, web-based sales continued to generate a growing portion of total revenues. When web-based sales were first introduced in 1997, VIA achieved \$1 million in annual sales online. By 2008, web-based sales had climbed to \$128 million, representing 45 per cent of VIA's total passenger revenue. Increased web

sales and other technology enhancements have resulted in operating savings of approximately \$1.6 million per year.

## A STRATEGIC PLAN FOR INFORMATION TECHNOLOGY

Information technologies provide valuable tools to reduce costs and increase productivity in all aspects of VIA's operations. In 2008, VIA developed a comprehensive IT strategic plan to identify and coordinate those information technology projects that most effectively support the business goals of the Corporation, and help VIA to become a more competitive and customer-focused passenger service.

A priority under the plan is a new corporate intranet, developed in 2008 for launch in early 2009, which will give employees a single web-based point of entry to access all VIA information and services. Other key projects under development include a review of VIA's public web site, a project to provide up-to-the-minute train status information for customers, improvements to the VIAnet reservation system to help telephone sales agents provide faster, more efficient service to customers, and the implementation of technologies that will improve maintenance productivity.

The development and implementation of the strategic plan is managed by an IT Steering Committee, which ensures that all projects are aligned with VIA's business strategy, and adhere to effective IT governance processes.

**Didier Luchmun**  
Counter Sales Agent  
(Oshawa Station)





# Enhancing our Environmental Sustainability

VIA's employees take great pride in providing leadership with respect to environmentally sustainable transportation and business practices. Environmental reporting is an integral part of the Corporation's planning and accountability framework under the *Moving Forward* strategy. Specific, measurable targets for improving environmental performance are established each year. A corporate-wide policy encourages sustainable practices in all aspects of the Corporation's business – in train maintenance centres, in offices and stations, as well as in the operation of passenger trains.

## REDUCING EMISSIONS

Passenger rail is widely recognized as an environmentally responsible mode of transportation, and VIA works to continually improve the performance of its trains. Since 1990, VIA has cut fuel consumption by 30 per cent per passenger-kilometre, and greenhouse gas (GHG) emissions by 15.5 per cent. VIA has been able to achieve this result while operating more trains and carrying more passengers than in any year since 1990.

Rebuilding VIA's older locomotives and passenger cars under the capital investment plan will reduce fleet emissions further. New technologies included in rebuilding the F-40 locomotives will ensure that they meet current environmental standards for locomotive emissions. The rebuilt LRC cars will also incorporate environmental enhancements, including new, more efficient heating, cooling, ventilation, lighting and lay-over systems. Together, these modifications will result in an additional nine per cent reduction in fuel consumption and GHG emissions.

## REDUCE, RE-USE, RECYCLE

Everyone at VIA is encouraged to develop "reduce, re-use, recycle" strategies in the workplace and on board. A Green Procurement guide emphasizes the use of environmentally responsible products in all business activities. For example, recycled paper is used for onboard products such as napkins and toilet paper, and for printed materials such as train schedules. Coffee served on trains is 100 per cent fair trade coffee,



ENVIROEXPO



VIA Rail Canada

A 2008 Canada Day celebration in Ottawa showcased the winners of the first EnviroExpo, a national contest that combines art and science in the quest for environmental solutions. Launched by VIA in 2007 in partnership with the Youth Science Foundation, EnviroExpo is a new environmental innovation category of the Canada-Wide Science Fairs. Some 30,000 schools and 20,000 teens participated in the project, with three winners receiving post-secondary scholarships from VIA valued at \$10,000. More than 100 VIA employees volunteered to help organize and coordinate contest events at science fairs across the country, helping to make EnviroExpo the largest division at the national science fair in 2008.

The second year of EnviroExpo was launched in November 2008.

which supports environmentally sustainable agriculture while improving living conditions in developing countries. Wherever possible, the Corporation recycles materials – from batteries to paper to discarded computer parts. And in recent years, maintenance teams have reduced the use of chemicals for processes such as water treatment and train cleaning by almost 50 per cent.

In 2008, VIA continued to reduce the environmental impact of on board service. For example, more products, such as coffee cups, are made from recycled materials, and fair trade teas are now available. And like many responsible hotels, VIA now offers customers on the four-night journey between Toronto and Vancouver the option of receiving freshly laundered linens on request, rather than every day.

## VOLUNTEER GREEN TEAMS

Throughout the Corporation, volunteer Green Teams encourage all employees to identify ways to improve VIA's environmental performance. In 2008, VIA won the Environmental Award from the Railway Association of Canada for developing Green Teams as a management approach. In 2007, visiting delegates from Canadian Business for Social Responsibility commented that "VIA Green Teams are a unique approach allowing employees to create positive changes within their environments, from a bottom-up/democratic point of view." The Green Team structure encourages employees at all levels to work together to provide environmentally friendly travel experiences to our customers and to continually improve VIA's environmental performance. Our 11 Green Teams, which are spread across our network, are made up of volunteer employees who carry our passion for the environment to every corner of our organization.

# Corporate Governance

VIA's Board of Directors is responsible for overseeing the strategic direction and management of the Corporation, and reports on VIA's operations to Parliament.

The Corporation and its Board of Directors are committed to implementing principles and best practices of good governance, and an independent review in 2008 gave the Board a positive evaluation in this regard. In addition, the Auditor General's Special Examination of VIA Rail, conducted every five years, included a positive assessment of the Board's governance practices.

All members of the Board sign a code of ethics reflecting the spirit and intent of the Accountability Act, which sets out standards of transparency and accountability for the officers and directors of Crown corporations.

## BOARD COMMITTEES

### **Audit and Risk Committee**

Provides oversight and monitoring of the Corporation's standards of integrity and behaviour; its financial information reporting, disclosure, and annual report; its internal control practices; and its risk management policies and procedures.

### **Corporate Governance Committee**

Examines governance practices observed within VIA Rail, and makes recommendations with respect to such matters to the Board of Directors.

### **Human Resources Committee**

Reviews and makes recommendations to the Board of Directors on the appointment, compensation, performance and succession of officers, and reviews organizational structure.

### **Investment Committee**

Makes recommendations to the Board of Directors on the Pension Fund and the Asset Renewal Fund investment performance, policies and related matters.

### **Nominating Committee**

Makes recommendations to the full Board of Directors, which in turn makes recommendations to the Minister of Transport, regarding appointments and re-appointments to the positions of Chief Executive Officer and the Chair of the Board of Directors.

### **Planning and Finance Committee**

Oversees and monitors the Corporation's Strategic Plan, five-year Corporate Plan, and annual operating and capital budgets.

### **Real Estate and Environment Committee**

Makes recommendations to the Board of Directors on strategic direction for the Corporation's real estate assets, and receives reports on the status of environmental matters within the Corporation.

## ACCESS TO INFORMATION

VIA Rail believes that openness and transparency are the starting point in building a trusted relationship with customers, and with the public in general.

In September 2007, legislation came into effect which made VIA subject to the Access to Information Act and the Privacy Act. These acts govern the legal and enforceable right of public access to records that are under the control of the federal government and its institutions. VIA has developed a process for receiving and responding to information requests, and in 2008, the federal Commissioner of Information asked to use VIA's Access to Information and Privacy web site as a model for other Crown corporations.

In 2008, VIA Rail received 74 requests under the Access to Information Act. Two requests were carried over into 2009. During 2008, the Canadian Newspaper Association's annual audit of how access to information laws are being administered gave VIA top marks for transparency among federal agencies.

CEEDING EXPECTATION  
CUSTOMER FOCUS  
**ENGAGING**  
**OUR PEOPLE**  
SAFETY AND SECURITY  
R BUSINESS GROWING OUR BUSINESS GROWING OUR  
TREPRENEURSHIP  
ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY  
E EXCELLENCE SERVICE EXCELLENCE  
ST TOTAL TRAVEL EXPERIENCE  
**RESPECT PASSION**  
MOVING  
FORWARD



# Management Discussion and Analysis

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2008, excluding the financial results of VIA's variable interest entity (included in the Consolidated Financial Statements) and all non-funded items. It should be read in conjunction with the Consolidated Financial Statements that follow, and the Year at a Glance on page 1.

## OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

( ) = UNFAVOURABLE

	2008	vs Budget		vs 2007	
(IN MILLIONS OF DOLLARS)	\$	\$	%	\$	%
<b>PASSENGER REVENUES</b>	<b>282.9</b>	11.3	4.2	14.1	5.2
<b>TOTAL REVENUES</b>	<b>299.2</b>	11.4	4.0	13.6	4.7
<b>CASH OPERATING EXPENSES</b>	<b>513.4</b>	(4.8)	(0.9)	(27.2)	(5.6)
<b>CASH OPERATING DEFICIT</b>	<b>214.2</b>	6.6	3.0	(13.6)	(6.8)
<b>RIDERSHIP (THOUSANDS OF PASSENGERS)</b>	<b>4,605</b>	355	8.4	423	10.1

VIA achieved strong financial results in 2008, matching or exceeding most targets set out in the corporate plan. The year began with significant growth in ridership and revenues during the winter holiday season, and results remained strong throughout the year until October, when all travel markets were affected by a drop in consumer confidence following the global financial crisis. However, growth returned in December, and VIA ended the year with a new record in ridership, having carried more than 4.6 million passengers, and an increase in total revenues of more than \$13 million.

Revenue growth partially offset increased operating expenses. Higher passenger volumes, soaring fuel prices, disruptions in service caused by train derailments, and a significant decline in on-time performance contributed to rising expenses over 2007. Total operating costs rose by \$27.2 million. As a result, the ratio of revenues to operating expenses declined slightly (down half of a percentage point), but government operating funding per passenger-mile decreased by 0.5 cents.

## PASSENGER REVENUE AND RIDERSHIP

Overall, total revenues increased \$13.6 million over 2007, a 4.7 per cent increase that surpassed annual budget targets by 4.0 per cent. The gains in ridership were impressive across all routes, increasing 10.1 per cent to 4.6 million trips, while passenger-miles, at 951 million, increased 8.7 per cent. Revenue per passenger-mile declined to 29.6 cents, or 3.0 per cent lower than 2007, as a result of growth-oriented revenue management.

Early in 2008, an unusually severe winter season, along with sustained increases in gasoline prices, underscored VIA's competitive advantage as a safe and reliable carrier, providing good value for money. With more people choosing not to travel by automobile, and both air and bus services imposing fuel surcharges on tickets, customer surveys reported that travellers shifted from those modes to the train.

In early spring, VIA adopted an aggressive revenue management strategy – making more discount fares available – to maintain ridership growth during the summer. In July, a special appreciation program offered unlimited free *Comfort* class travel to Canadian Armed Forces personnel. The response to the offer was overwhelming: close to 60,000 trips were made, totalling more than 20 million passenger-miles, with close to half of these on eastern and western long-distance trains.

New train schedules in the Quebec City-Windsor corridor improved reliability of service, and VIA strengthened its customer loyalty program with the relaunch of the VIA *Préférence* program. To expand leisure travel in this market, VIA concluded an agreement to share inventory with Jonview Holidays, a large Canadian tour operator that features Corridor rail tour packages. These initiatives supported continued ridership growth through the summer and early fall. However, VIA1 ridership and fares declined in the second half of the year, as VIA faced stiff airline competition for the Montreal-Ottawa-Toronto business markets.

The high value of the Canadian dollar encouraged more vacationers to travel in the U.S. and overseas. As a result of reliability problems – particularly on long-haul routes, where tourism dominates – a number of major tour operators cancelled their rail-tour packages, leaving unsold space.

By early October, the global financial crisis began to erode business and consumer confidence, and discretionary travel contracted for all markets. Ridership flattened, and revenue growth turned negative toward the end of the year, until winter conditions once again brought a shift in demand towards the train.

## OPERATING COSTS

Operating costs rose by \$27.2 million or 5.6 per cent over 2007. One-third of this increase (\$10.3 million) is strictly due to soaring fuel prices. The effect of fuel prices would have been twice as large without VIA's hedging policy, which has protected VIA against the full impact of rising fuel prices.

Other sources of cost increases include inflationary pressures on train operations, equipment repair and overhaul costs, compensation, and higher marketing and sales costs for promotional campaigns focused on maintaining and increasing revenues and ridership. In addition, VIA faced increased costs due to several train incidents, including two during the summer, resulting in additional equipment repair and legal expenses.

The Corporation holds \$8.7 million (face value) in Non-Bank Asset Backed Commercial Paper (ABCP) in the Asset Renewal Fund which became completely illiquid in August 2007. The Corporation recorded in 2008 an additional provision for loss based on an estimated change in fair value of 30 per cent following a charge of 15 per cent recorded in 2007, for a cumulative provision of 45 per cent. In January 2009, the Superior Court of Ontario granted an implementation order to a restructuring plan which is expected to improve recoverable values on the ABCP notes if held to maturity. This provision is a non-funded item.

## CAPITAL EXPENDITURES

2008 marks the first full year of the five-year, \$516 - million capital investment program announced by the government in October of 2007. Most of this money is dedicated to equipment projects, and to improving Corridor rail infrastructure to increase capacity and improve reliability.

Total capital spending for the year was \$42.1 million, as compared to \$12.4 million in 2007. Slightly more than half of 2008 expenditures related to major equipment and infrastructure projects. This includes the F-40 rebuild program as well as infrastructure upgrades on the Smiths Falls, Brockville, Chatham, and Alexandria subdivisions. The remainder of the expenditures were for station and information technology projects, and smaller equipment and infrastructure projects.

## ON-TIME PERFORMANCE

On-time performance continued to be a major challenge for VIA throughout 2008. At 75 per cent, overall on-time performance dropped two percentage points versus 2007.

Much of this decline is directly attributable to problems with aging equipment and infrastructure problems, which are being addressed through the five-year capital investment program. For example, in the Quebec City-Windsor corridor, equipment maintenance delays have increased by 28 per cent, with aging equipment making an important contribution. Long-term infrastructure work programs by the freight railways, which were extended over the summer period, also contributed to delays. In addition, VIA's own infrastructure work programs and an increase in passenger volumes have increased train delays in the Corridor.

In western Canada on-time performance was 22 per cent, a one per cent drop versus 2007. In eastern Canada, performance dropped by 23 percentage points, with a significant increase in the length of train delays due to slow orders because of the condition of track between Charny, QC, and Moncton, NB.

While on-time performance for the year as a whole declined, performance began to improve during the second half of the year. VIA worked very closely with the host railways and regional

management to reduce the length of delays, and extensive discussions with the host railways resulted in an overhaul of schedules in the Corridor and western Canada. In the Corridor, VIA and CN worked together to develop a new schedule, with more realistic arrival and departure times, so that customers now have more reliable service. In western Canada, the addition of one night to the schedule for the *Canadian* will ensure more reliable, on-time service, with new touring options for travellers at stops en route.

## OUTLOOK FOR 2009

In 2009, the situation relative to fuel prices and their variations will have an impact on ridership and passenger revenues. Lower prices may weaken the perception that the train is an economical means of transportation and a good substitute for the car, especially in medium-haul markets where the Corporation achieved its highest growth in ridership in 2008.

In the immediate future, travel and tourism markets will continue to reflect the uncertainty in the Canadian, U.S. and world economies. Unpredictable fluctuations in the value of the Canadian dollar will impact the decisions of Canadians choosing to vacation within the country, the U.S. or overseas, as well as the level of inbound tourism. Industry forecasts predict that domestic travel will remain stagnant, and competition for customers among transportation services will likely intensify.

VIA is, however, well positioned to deliver a competitive, attractive service to customers in these markets, with advantages that cannot be replicated by other modes. Train travel remains the most dependable, all-weather mode of transportation, offering stress-free transportation with a high level of comfort, and it responds to growing concerns about the environmental impact of transportation. Above all, VIA excels in delivering excellent customer service, one of

the key differentiators in travel markets today. VIA's marketing and promotion strategies will highlight these strengths, while innovative pricing strategies will continue to attract new customers to the train.

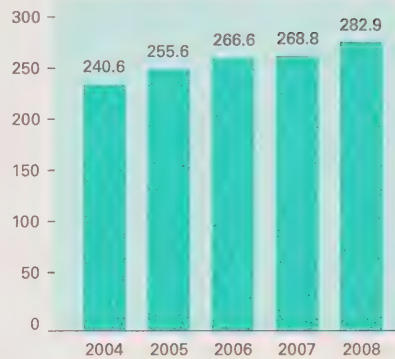
Customer service will continue to be the core of VIA's business strategy, focused on retaining existing customers, building customer loyalty, and increasing ridership. Enhanced products and services, along with continual improvements in service delivery, will allow VIA to meet and exceed customer expectations more consistently. And customers will see significant improvements in reliability and on-time performance, as a result of new and constructive relationships with the freight railways.

At the same time, VIA will continue to position passenger rail for long-term, sustainable growth. Planned infrastructure and equipment projects for 2009 will move forward quickly, ensuring that the Government of Canada's capital investment in the future of passenger rail delivers the results Canadians expect – a national passenger service that is reliable, efficient, safe and financially sustainable.

In February 2008, the Canadian Accounting Standards Board confirmed January 1, 2011 as the changeover date for Canadian publicly accountable enterprises to start using International Financial Reporting Standards (IFRS) as issued by the International Accounting Standards Board. IFRS uses a conceptual framework similar to Canadian GAAP, but there are significant differences in recognition, measurement and disclosures. The Corporation is currently evaluating the impact of the adoption of IFRS on its future consolidated financial statements.

## PASSENGER REVENUES

(in thousands of dollars)



## RIDERSHIP

(in thousands)



## REVENUE/EXPENSES RATIO

(in percentage)



# **CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS**



# Management's Responsibility Statement

Year ended December 31, 2008

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, LLP, as internal auditors. The external auditor, the Auditor General of Canada, has audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2008, and her report indicates the scope of her audit and her opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



**Paul Côté**  
President and Chief Executive Officer



**Robert St-Jean, CA**  
Chief Financial and Administration Officer

# Auditor's Report

## TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

I have audited the consolidated balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2008 and the consolidated statement of operations, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2008 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, and the articles and by-laws of the Corporation.



**Sheila Fraser, FCA auditor**  
Auditor General of Canada

## CONSOLIDATED BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31  
(IN THOUSANDS)

	2008	2007
<b>CURRENT ASSETS</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 9,205	\$ 5,147
Accounts receivable, trade	6,701	7,445
Accounts receivable, prepaid and other	2,899	4,575
Receivable from the Government of Canada	-	303
Derivative financial instruments (Note 16)	5,067	6,262
Materials (Note 5)	22,548	20,629
Asset renewal fund (Note 7)	17,900	17,700
Future corporate taxes (Note 10)	6,187	-
	<b>70,507</b>	<b>62,061</b>
<b>LONG-TERM ASSETS</b>		
Property, plant and equipment (Note 6)	475,480	487,905
Asset renewal fund (Note 7)	56,734	56,826
Accrued benefit asset (Note 9)	332,514	286,621
Derivative financial instruments (Note 16)	4,973	553
	<b>869,701</b>	<b>831,905</b>
	<b>\$ 940,208</b>	<b>\$ 893,966</b>
<b>CURRENT LIABILITIES</b>		
Accounts payable and accrued liabilities (Notes 8)	\$ 108,166	\$ 98,585
Derivative financial instruments (Notes 16)	20,664	1,153
Deferred revenues	11,639	11,812
	<b>140,469</b>	<b>111,550</b>
<b>LONG-TERM LIABILITIES</b>		
Accrued benefit liability (Note 9)	26,164	25,216
Future corporate taxes (Note 10)	47,229	41,042
Derivative financial instruments (Note 16)	11,431	694
Deferred investment tax credits	1,602	1,950
Other	2,492	652
	<b>88,918</b>	<b>69,554</b>
<b>DEFERRED CAPITAL FUNDING</b> (Note 11)	<b>480,384</b>	<b>488,763</b>
<b>SHAREHOLDER'S EQUITY</b>		
Share capital (Note 12)	9,300	9,300
Contributed surplus (Note 12)	4,963	4,963
Retained earnings (Note 12)	216,174	209,836
	<b>230,437</b>	<b>224,099</b>
	<b>\$ 940,208</b>	<b>\$ 893,966</b>

Commitments and Contingencies (Notes 13 and 19 respectively)

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

Approved on behalf of the Board,



**Eric L. Stefanson, FCA**  
Director and Chairman of the Audit  
and Risk Committee



**Donald A. Wright**  
Director and Chairman of the Board

## CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS, COMPREHENSIVE INCOME AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31  
(IN THOUSANDS)

	2008	2007
<b>REVENUES</b>		
Passenger	\$ 283,062	\$ 268,959
Investment income	578	2,733
Other	15,599	15,607
	<b>299,239</b>	<b>287,299</b>
<b>EXPENSES</b>		
Compensation and benefits	230,373	218,927
Train operations and fuel	141,319	123,504
Stations and property	32,524	30,592
Marketing and sales	30,171	29,265
Maintenance material	33,585	30,852
On-train product costs	18,036	17,875
Operating taxes	7,546	7,132
Employee future benefits (Note 9)	(35,045)	(35,633)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	54,466	55,396
Unrealized loss on derivative financial instruments	27,023	1,349
Realized gain on derivative financial instruments	(10,566)	(6,667)
Other	26,639	19,172
	<b>556,071</b>	<b>491,764</b>
<b>OPERATING LOSS BEFORE FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA AND CORPORATE TAXES</b>	<b>256,832</b>	<b>204,465</b>
Operating funding from the Government of Canada	214,223	200,596
Amortization of deferred capital funding (Note 11)	50,857	53,617
Income before corporate taxes	8,248	49,748
Corporate tax expense (Note 10)	1,910	6,208
<b>NET INCOME AND COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR</b>	<b>6,338</b>	<b>43,540</b>
Retained earnings, beginning of year	209,836	166,296
<b>RETAINED EARNINGS, END OF YEAR</b>	<b>\$ 216,174</b>	<b>\$ 209,836</b>

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

## CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31  
(IN THOUSANDS)

	2008	2007
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>		
Net income and comprehensive income for the year	\$ 6,338	\$ 43,540
Adjustments to determine net cash from (used in) operating activities:		
Amortization of property, plant and equipment	53,846	57,283
Losses (gains) on write-down and disposal of property, plant and equipment	968	(1,545)
Amortization of investment tax credits	(348)	(342)
Amortization of deferred capital funding	(50,857)	(53,617)
Future corporate taxes	-	5,171
Change in fair value of financial instruments	2,610	1,300
Unrealized net loss on derivative financial instruments	27,023	1,349
Change in non-cash working capital	10,212	(319)
Change in accrued benefit asset	(45,893)	(55,743)
Change in accrued benefit liability	948	739
Change in other long-term assets	-	220
Change in other long-term liabilities	1,840	(72)
	6,687	(2,036)
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>		
Capital funding	42,478	12,138
	42,478	12,138
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(415,817)	(526,086)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	413,099	527,401
Acquisition of property, plant and equipment	(42,478)	(12,438)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	89	1,918
	(45,107)	(9,205)
<b>CASH AND CASH EQUIVALENTS</b>		
Increase during the year	4,058	897
Balance, beginning of year	5,147	4,250
<b>BALANCE, END OF YEAR</b>	\$ 9,205	\$ 5,147
<b>REPRESENTED BY:</b>		
Cash	28	2,265
Short-term investments, 1.50%, maturing in January 2009 (2007: 4.44%)	9,177	2,882
	\$ 9,205	\$ 5,147

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.



# Notes to Consolidated Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2008

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

## 2. CHANGES IN ACCOUNTING POLICIES

On January 1, 2008, the Corporation adopted CICA accounting handbook section 1400, *General Standards of Financial Statement Presentation*, section 1535, *Capital disclosures*, section 3031, *Inventories*, section 3862, *Financial Instruments – Disclosures* and section 3863 *Financial Instruments – Presentation*.

Section 1400, *General Standards of Financial Statement Presentation*, has been amended and include a requirement that management make an assessment of an entity's ability to continue as a going concern when preparing financial statements. These changes, including the related disclosure requirements, came into effect on January 1, 2008 and did not impact our financial statements.

Section 1535, *Capital Disclosures* requires disclosure of both qualitative and quantitative information that enables users of financial statements to evaluate the entity's objectives, policies and processes for managing capital. This new requirement is for disclosure only and does not impact the financial results of the Corporation.

Section 3031, *Inventories* specifies the measurement of inventory at the lower of cost and net realizable value with the possibility of reversing previous write downs. It provides more extensive guidance on the determination of cost including allocation of overhead, and narrows the permitted cost formula to apply for the recognition to expense as well as expanding disclosure requirements. The adoption of these recommendations has been applied retrospectively and has not resulted in a restatement nor a reclassification of spare parts inventory as Property, Plant and Equipment in the Consolidated Balance Sheet.

Section 3862, *Financial Instruments – Disclosures* and Section 3863, *Financial Instruments – Presentation* replace Section 3861, *Financial Instruments – Disclosure and Presentation*. These new sections require enhanced disclosure on the nature and extent of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks. This new requirement is for disclosure only and does not impact the financial results of the Corporation. The new disclosures are included in notes 3 I) and 15.

### 3. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

#### A | VARIABLE INTEREST ENTITIES

These consolidated financial statements include the financial statements of the Corporation and as required by Accounting Guideline AcG-15, Consolidation of Variable Interest Entities (AcG-15), the financial statements of the Keewatin Railway Company (KRC), a variable interest entity (VIE). AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary generally must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (See Note 14). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

#### B | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on financial instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposal of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

#### C | CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents investments include bankers' discount notes and bankers' acceptances which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less.

#### D | ASSET RENEWAL FUND

Asset Renewal Fund investments include bankers' discount notes, bankers' acceptances and commercial paper which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less. Changes in fair value are recorded in investment income.

**E | REVENUE RECOGNITION**

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned. The change in fair value of the financial instruments held for trading other than derivative financial instruments is recorded in investment income.

**F | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION**

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Consolidated Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

Non-monetary Consolidated Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

**G | MATERIALS**

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and net realizable value.

**H | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with upgrading of other property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	<b>12 to 30 years</b>
Maintenance buildings	<b>25 years</b>
Stations and facilities	<b>20 years</b>
Infrastructure improvements	<b>5 to 40 years</b>
Leasehold improvements	<b>2 to 20 years</b>
Machinery and equipment	<b>4 to 15 years</b>
Information systems	<b>3 to 7 years</b>
Other property, plant and equipment	<b>3 to 10 years</b>

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

## I | CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the asset and liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

## J | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment.

## K | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups at the date of the amendment.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method

incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

## L | FINANCIAL INSTRUMENTS

### (I) FINANCIAL ASSETS AND LIABILITIES HELD FOR TRADING (HFT)

Financial instruments are classified as HFT when they are principally acquired or incurred for the purpose of selling and repurchasing in the short-term, part of a portfolio of identified financial instruments that are managed together and for which there is evidence of short-term profit taking or derivatives not designated for hedge accounting. Other financial instruments may be designated as held for trading upon initial recognition.

The Corporation has classified its cash and cash equivalents as held for trading since they could be reliably measured at fair value due to their short-term maturity.

Financial assets and financial liabilities classified as HFT are measured at fair value with changes in those fair values recognized in income. Transaction costs are expensed as incurred. Regular-way purchases or sales of financial assets are accounted for at settlement-date.

### (II) LOANS AND RECEIVABLES (L&R)

The L&R classification includes trade receivables, loans, and other receivables that have fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Assets are measured initially at fair value and then at amortized cost, using the effective interest rate method, less any impairment. The fair values of loans and receivables are estimated on the basis of the present value of the expected cash flows. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts receivable are carried at the original invoice amount less allowance for doubtful receivables.

### (III) OTHER FINANCIAL LIABILITIES

Other financial liabilities represent liabilities that are not classified as HFT. They are initially measured at fair value, net of transaction costs and subsequently measured at amortized cost using the effective interest method, with interest expense recognized on an effective yield basis. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts payable are carried at the original invoice amount.

## M | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as swaps and certain forward foreign exchange contracts are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices and the value of the U.S. dollar of at least 50 per cent and up to 80 per cent of its consumption of fuel. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.



Forward foreign exchange contracts are also utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the U.S. dollar related to the purchase of materials from the U.S. as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

The Corporation's derivative financial instruments are classified as HFT. Changes in fair value of derivative financial instruments are recorded in the consolidated statement of operations, comprehensive income and retained earnings. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as liabilities.

#### N | MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of property, plant and equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

#### O | VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

#### P | NON-MONETARY TRANSACTIONS

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

## 4. FUTURE ACCOUNTING CHANGES

#### A | GOODWILL AND INTANGIBLE ASSETS

In February 2008, the CICA issued section 3064, *Goodwill and Intangible Assets* which provides guidance on the recognition, measurement, presentation and disclosure for goodwill and intangible assets, other than the initial recognition of goodwill or intangible assets acquired in a business combination. The standard is effective for fiscal years beginning on or after October 1, 2008, and requires retrospective application to prior period financial statements. The Corporation is in the process of evaluating the impact of this new standard for adoption on January 1, 2009.

## B | INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS

In February 2008, the Canadian Accounting Standards Board confirmed January 1, 2011 as the changeover date for Canadian publicly accountable enterprises to start using International Financial Reporting Standards (IFRS) as issued by the International Accounting Standards Board. IFRS uses a conceptual framework similar to Canadian GAAP, but there are significant differences in recognition, measurement and disclosures. The Corporation is currently evaluating the impact of the adoption of IFRS on its future consolidated financial statements.

## 5. MATERIALS

The cost of its materials recorded as an expense during the year amounted to \$29.8 million (2007: \$27.1 million). As at December 31, 2008 the Corporation has no significant expense related to write-down of the value of its materials for 2008 and 2007.

## 6. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008			2007		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.7	-	5.7	5.7	-	5.7
Rolling stock	775.3	517.7	257.6	777.2	484.7	292.5
Maintenance buildings	182.3	149.9	32.4	181.8	141.5	40.3
Stations and facilities	45.7	32.3	13.4	45.3	30.4	14.9
Infrastructure improvements	153.4	61.7	91.7	148.5	57.9	90.6
Leasehold improvements	116.3	95.4	20.9	116.4	93.0	23.4
Machinery and equipment	37.9	31.3	6.6	36.3	30.3	6.0
Information systems	53.4	48.9	4.5	51.1	45.9	5.2
Other property, plant and equipment	20.5	19.8	0.7	20.5	19.6	0.9
	1,390.5	957.0	433.5	1,382.8	903.3	479.5
Projects in progress			41.6			8.1
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			0.3			0.3
			475.4			487.9

Projects in progress as at December 31, 2008, primarily consist of rolling stock, improvements to infrastructure and information systems for \$33.0 million (2007: \$6.0 million).

## 7. ASSET RENEWAL FUND

### A | ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of Canada Secretariat to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. However, the Treasury Board of Canada Secretariat could approve the use of the Asset Renewal Fund to finance operating deficits.

The short term investments in the Asset Renewal Fund include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE
Federal and provincial notes	26.6	-
Bankers' acceptances	39.4	33.3
Commercial Paper	8.6	41.2
<b>Balance at end of year</b>	<b>74.6</b>	<b>74.5</b>
Less: Short-term portion	17.9	17.7
Long-term portion	56.7	56.8

During the year ended December 31, 2008, the Treasury Board of Canada Secretariat approved the use of the Asset Renewal Fund to fund a maximum of \$0.2 million of the 2008 capital expenditures.

Of the December 31, 2008 total balance in the Asset Renewal Fund, the Corporation has received approval by the Treasury Board of Canada Secretariat to use up to \$17.9 million (2007: \$17.7 million) to fund future working capital requirements. This amount is presented in the short-term portion of the Asset Renewal Fund.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2008, was 1.55 per cent (2007: 4.74 per cent) excluding non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper. The weighted average term to maturity as at December 31, 2008, is two months (2007: two months) excluding non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper.

The fair value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date except for the Asset Backed Commercial Paper as described below.

The Asset Renewal fund is invested in 19 short-term instruments (2007: 20) that have a rating of "R-1 low" or higher. The diversification in short-term instruments is provided by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in instruments of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

**B | CHANGES IN THE ASSET RENEWAL FUND**

The Asset Renewal Fund includes the following changes during the year:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>74.5</b>	77.1
Proceeds from sale or lease of surplus assets	<b>0.2</b>	1.5
Investment Income	<b>2.5</b>	3.2
Change in fair value	<b>(2.6)</b>	(1.3)
Less: Cash drawdown during the year	-	(6.0)
<b>Balance at end of year</b>	<b>74.6</b>	74.5

**C | ASSET-BACKED COMMERCIAL PAPER (ABCP)**

The Corporation holds \$8.7 million (face value) in non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper (ABCP) in the Asset Renewal Fund. These investments matured in August, September and October 2007 but, as a result of liquidity issues in the ABCP market, they did not settle on maturity. The Corporation's non-bank sponsored ABCP notes have not been traded in the market since August 2007 and there is currently no market quote available.

The Corporation has recorded an additional unrealized loss based on an estimated change in fair value of \$2.6 million in 2008 (2007: \$1.3 million) as a reduction of Investment Income in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings. The impairment amount on the ABCP is \$3.9 million as at December 31, 2008 which is equivalent to 45% of their face value.

The Corporation's estimate of the fair value of its investment in ABCP was based on a valuation model developed internally from information provided by the Pan-Canadian investors' committee and market information on similar structures that were still pricing at year-end, which reflect credit conditions as at December 31, 2008. Other assumptions were used to adjust for the lack of liquidity of the non-bank ABCP holdings, increased default potential on some of the structure receivables and to reflect a potential drop in expected yield resulting from the restructuring effort.

The Corporation's estimate of the fair value of its non-bank sponsored ABCP notes is subject to significant risks and uncertainties, including the timing and amount of future cash flows, despite the implementation of the Montreal Proposal in January of 2009, market liquidity, the quality of the underlying assets and financial instruments as well as changes in default rates and credit spread levels. Accordingly, there can be no assurance that the Corporation's assessment of the fair value of its ABCP holdings will not change materially in subsequent periods. The Corporation has sufficient cash to fund all its ongoing liquidity and capital expenditure requirements.

As a result of the implementation of the Montreal Proposal, the Corporation has received in January 2009 long-term floating rate notes as replacement for the ABCP. These notes have maturity dates varying from 2013 to 2056.

## 8. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Accrued liabilities	26.9	22.9
Wages payable and accrued	38.9	32.5
Trade payables	28.4	33.3
Capital tax, income tax and other taxes payable	9.8	9.3
Government of Canada	3.8	-
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	0.4	0.4
Other	-	0.1
	<b>108.2</b>	<b>98.5</b>

## 9. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured workers' compensation benefits, to all its permanent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2010.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2010.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in September 2010.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in June 2010.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2008.

The actuarial valuation of the Supplemental retirement plan for management employees (SRP), with respect to retired members is carried out annually. The latest actuarial valuation was



carried out as at December 31, 2008. The latest actuarial valuation for active members of the SRP was carried out December 31, 2006, and the next actuarial valuation will be carried out no later than December 31, 2009.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
<b>ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,479.3</b>	1,532.8	<b>31.8</b>	29.7
Current service cost	<b>23.3</b>	25.5	<b>4.6</b>	4.4
Employee contributions	<b>10.1</b>	9.7	-	-
Interest cost	<b>80.1</b>	78.5	<b>1.8</b>	1.5
Benefits paid	<b>(101.4)</b>	(97.0)	<b>(6.1)</b>	(5.6)
Net transfer in	-	12.6	-	-
Actuarial (gains) losses	<b>(325.5)</b>	(82.8)	<b>(4.3)</b>	1.8
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,165.9</b>	1,479.3	<b>27.8</b>	31.8
<b>FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,762.0</b>	1,777.2	-	-
Actual return on plan assets	<b>(320.0)</b>	45.9	-	-
Employer contributions	<b>3.6</b>	13.6	<b>6.1</b>	5.6
Employee contributions	<b>10.1</b>	9.7	-	-
Net transfer in	-	12.6	-	-
Benefits paid	<b>(101.4)</b>	(97.0)	<b>(6.1)</b>	(5.6)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,354.3</b>	1,762.0	-	-

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

<b>Asset categories:</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Equity securities (public market)	<b>44.3%</b>	53.4%
Fixed income securities (public market)	<b>44.0%</b>	34.0%
Private equity, hedge funds and other	<b>11.7%</b>	12.6%
	<b>100.0%</b>	100.0%

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
<b>RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:</b>				
Fair value of plan assets	1,354.3	1,762.0	-	-
Accrued benefit obligation	1,165.9	1,479.3	27.8	31.8
<b>Funded status of plans - surplus (deficit)</b>	<b>188.4</b>	<b>282.7</b>	<b>(27.8)</b>	<b>(31.8)</b>
Unamortized net actuarial losses (gain)	295.4	187.3	(1.4)	3.1
Unamortized past service costs	1.9	2.2	0.3	0.4
Unamortized transitional (asset) obligation	(153.2)	(185.6)	3.2	3.7
	332.5	286.6	(25.7)	(24.6)
Network restructuring long-term liability	-	-	(0.4)	(0.6)
<b>Accrued benefit asset (liability)</b>	<b>332.5</b>	<b>286.6</b>	<b>(26.1)</b>	<b>(25.2)</b>

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
<b>ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:</b>				
Current service cost	23.3	25.5	4.6	4.4
Interest cost	80.1	78.5	1.8	1.5
Actual return on plan assets	320.0	(45.9)	-	-
Actuarial (gains) losses	(325.5)	(82.8)	(4.3)	1.8
<b>Elements of employee future benefits costs (income) before adjustment to recognize the long-term nature of these costs</b>	<b>97.9</b>	<b>(24.7)</b>	<b>2.1</b>	<b>7.7</b>
<b>ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:</b>				
Differences between:				
• Expected return and actual return on plan assets for the year	(435.2)	(75.3)	-	-
• Actuarial loss (gain) recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	327.0	89.7	4.5	(1.8)
• Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.5	0.1	-
• Amortization of transitional (asset) obligation	(32.3)	(32.4)	0.5	0.7
<b>Defined benefit (income) costs recognized</b>	<b>(42.2)</b>	<b>(42.2)</b>	<b>7.2</b>	<b>6.6</b>

The employee future benefits expense in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive income and Retained Earnings includes the pension plans net income and the other benefit plans net costs.

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
<b>WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:</b>				
<b>Accrued benefit obligation as at December 31:</b>				
Discount rate	7.50%	5.50%	7.50%	5.50%
Rate of compensation increase	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%
<b>Benefit costs for the year ended December 31:</b>				
Discount rate	5.50%	5.00%	5.50%	5.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	6.75%	7.00%	-	-
Rate of compensation increase	3.00%	3.25%	3.00%	3.25%
<b>Assumed health care cost trend rates as at December 31:</b>				
Initial health care cost trend rate	-	-	7.78%	7.78%
Cost trend rate declines to	-	-	3.66%	3.66%
Year ultimate rate is reached	-	-	2014	2014

### Sensitivity analysis

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2008:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	38	(29)
Accrued benefit obligation	185	(166)

## 10. CORPORATE TAXES

The corporate tax expense of the Corporation consists of the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Current tax expense	1.9	1.0
Future corporate tax expense	-	5.2
<b>Corporate tax expense</b>	<b>1.9</b>	<b>6.2</b>

In 2008, the Corporation recorded a current income tax expense of \$1.9 million resulting from the Federal and Ontario harmonization of corporate taxes. The Corporation has a cash tax payable of \$1.9 million that is payable over a five year period beginning in 2010. This amount is included in Other Long-term liabilities.

Corporate tax expense on net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rates of 30.2 per cent (2007: 32.4 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Computed tax expense - statutory rates	2.4	16.1
Permanent difference:		
Large corporate tax expense (recovery)	(0.3)	(0.5)
Non-taxable portion of capital and accounting losses (gains) and others	0.4	(0.2)
Change in valuation allowance	(1.0)	1.9
Effect of statutory tax rate substantively enacted during the year	-	(4.8)
Effect of tax rate changes on future income taxes	(1.3)	(4.0)
Future income tax expense (recovery) relating to changes in temporary differences	1.7	(4.1)
Other	-	1.8
	1.9	6.2

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes.

Significant components of the future corporate tax (assets) and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
<b>Future corporate tax assets:</b>		
Property, plant and equipment	(25.1)	(23.1)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(4.5)	(4.3)
Accrued benefit liability	(6.6)	(6.4)
Unrealized loss on derivative financial instruments	(6.5)	-
Loss carry-forward	(10.8)	(10.3)
	(53.5)	(44.1)
Less the valuation allowance	8.7	9.7
	(44.8)	(34.4)
<b>Future corporate tax liabilities:</b>		
Accrued benefit asset	85.9	74.0
Unrealized gain on derivative financial instruments	-	1.5
	85.9	75.5
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>41.1</b>	<b>41.1</b>
<b>Presented in the consolidated balance sheet as:</b>		
Future income tax assets – short-term	(6.2)	-
Future income tax liabilities – long-term	47.3	41.1
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>41.1</b>	<b>41.1</b>

The Corporation has \$42.0 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2010	0.7
2014	3.3
2015	14.4
2026	18.8
2028	4.8
	42.0



## 11. DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase property, plant and equipment.

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
<b>Balance, beginning of year</b>	<b>488.7</b>	530.2
Government funding for depreciable property, plant and equipment	<b>42.5</b>	12.1
Amortization of deferred capital funding	<b>(50.8)</b>	(53.6)
<b>Balance, end of year</b>	<b>480.4</b>	488.7

## 12. CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2008 and 2007, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

The Corporation defines its capital as share capital, contributed surplus and retained earnings and is regulated by the *Financial Administration Act*. The Corporation is not allowed to modify its capital structure without government approval. The Corporation must obtain government approval to contract debt instruments. This being the case, the Corporation does not have access to external financing and does not have a flexible capital structure.

The Corporation manages its equity by prudently managing revenues, expenses, assets, liabilities, investments and general financial dealings to ensure that the Corporation effectively achieves its objectives and purpose while remaining a going concern.

## 13. COMMITMENTS

A| The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2009	<b>21.3</b>
2010	<b>15.1</b>
2011	<b>15.3</b>
2012	<b>15.6</b>
2013	<b>15.0</b>
Subsequent years proportionately to 2049	<b>191.1</b>
	<b>273.4</b>

Included in the above commitments is a contract extension for an estimated amount of \$51 million.

- B| As at December 31, 2008, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$109.8 million (2007: \$108.4 million) consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects. The Corporation expects to make payments under these commitments over the next 6 years.
- C| The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008. The Corporation is currently negotiating a new Train service agreement. In the meantime the terms of the existing agreement continue to apply.
- D| The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$22.0 million (2007: \$20.0 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

#### 14. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation will contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of KRC's operating expenditures and is at risk of increasing the level of contributions if net operating costs were to increase. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2008, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$2.5 million (2007: \$1.9 million).

KRC received \$1.9 million for the maintenance of their infrastructure from the Government of Canada in 2008 (2007: \$0.4 million).

The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a net book value of \$7.4 million (2007: \$8.4 million) recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.

## 15. FINANCIAL INSTRUMENTS

### A | CLASSIFICATION OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The financial instruments are classified as follows:

	December 31, 2008		December 31, 2007	
	CARRYING VALUE		CARRYING VALUE	
	HFT	L&R	HFT	L&R
<b>FINANCIAL ASSETS:</b>				
Cash and cash equivalent	9.2	-	5.1	-
Accounts receivables	-	6.2 <sup>1</sup>	-	6.5 <sup>1</sup>
Derivative financial instruments	10.0 <sup>2</sup>	-	6.8 <sup>2</sup>	-
Asset renewal fund	74.6 <sup>3</sup>	-	74.5 <sup>3</sup>	-
	HFT	OTHER LIABILITY	HFT	OTHER LIABILITY
<b>FINANCIAL LIABILITIES:</b>				
Accounts payable and accrued liabilities	-	79.0 <sup>4</sup>	-	70.0 <sup>4</sup>
Derivative financial instruments	32.1 <sup>2</sup>	-	1.8 <sup>2</sup>	-

HFT – Held for trading

L&R – Loans and receivables

<sup>1</sup> Comprised of trade receivables.

<sup>2</sup> Comprised of derivative financial instruments not designated in a hedge relationship.

<sup>3</sup> Comprised of short-term investments.

<sup>4</sup> Comprised of trade accounts payable, accrued liabilities and accrued wages.

### B | FAIR VALUE

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than financial instruments HFT and derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature. HFT financial instruments and derivatives are carried at fair value.

### C | RISK MANAGEMENT

As part of its operations, the Corporation enters into transactions with financial risks exposure such as credit, liquidity and market risks. Exposure to such risks is significantly reduced through close monitoring and strategies that include the use of derivative financial instruments.

## D | FOREIGN EXCHANGE RISK

The Corporation maintains cash and cash equivalents, accounts receivables, crude swaps and accounts payable and accrued liability in U.S. dollars (USD) and is therefore exposed to currency risks on these balances as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
<b>Assets:</b>		
Cash and cash equivalents	-	0.5
Derivative financial instruments	10.0	6.8
<b>Liabilities:</b>		
Accounts payables and accrued liabilities	1.0	1.8
Derivative financial instruments	32.1	1.8

The Corporation's risk management objective is to reduce cash flow risk related to foreign denominated cash flows. To help manage this risk, the Corporation enters into certain foreign exchange forward contracts. These contracts are utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the USD related to the purchase of materials from the U.S. as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

The Corporation's exposure to foreign exchange variation of 5% of USD would not have a significant impact on the Corporation's net income.

## E | CREDIT RISK

Credit risk is the risk that one party to a financial instrument might not meet its obligations under the terms of the financial instrument. The carrying amount of financial assets is \$100.0 million (2007: 92.9 million) and represents the Corporation's maximum exposure to credit risk. The Corporation does not use credit derivatives or similar instruments to mitigate this risk and, as such, the maximum exposure is the full carrying value or face value of the financial asset. The Corporation minimizes credit risk on cash and cash equivalents, investments, Asset Renewal Fund and derivative financial instruments by depositing or engaging in those financial instruments with only reputable and high quality financial institutions. The Corporation exposure on account receivables is reduced by applying a credit policy restricting the concentration of risk, assessing and monitoring counterparty credit risk and setting credit limits, as needed. Only Canadian government departments and agencies, Crown Corporations issuing government travel warrants and International Air Transport Association (Billing and Settlement Plan /Airline Reporting Corporation) Travel Agents are exempt from the credit investigation process.

As at December 31, 2008, approximately 10.5% (2007: 11.5 %) of trade accounts receivable were over 90 days past due, while approximately 77.4% (2007: 75.6%) of accounts receivable were current (under 30 days).

The majority of the Corporation's derivative financial instruments are with one counterparty. The Corporation is exposed to minimal credit risk in the event of non-performance as the counterparty is of high credit quality.

As at December 31, 2008, the allowance for bad debt was \$0.4 million (2007: \$0.5 million) a decrease of \$0.1 million (2007: \$0.2 million increase). The allowance for bad debt is based on account age and customer standing. An account by account analysis is performed.

#### F | FUEL PRICE RISK

In order to manage its exposure to fuel and heating oil prices and minimize volatility in operating cash flows, the Corporation enters into derivative contracts with financial intermediaries. A fluctuation in heating oil or fuel of 10% would not have a significant impact on the consolidated financial statements.

#### G | LIQUIDITY RISK

The Corporation manages its liquidity risk by preparing and monitoring detailed forecasts of cash flows from operations and anticipated investing and funding activities. The liquidity risk is low since the Corporation does not have debt instruments and receives funding from the Government of Canada. The classification of accounts payable and accrued liabilities and derivative financial instruments in item a) above for a total of \$111.1 million (2007: \$71.8 million) represents the maximum exposure for the Corporation and generally has contractual maturities of six months or less.

#### H | INTEREST RISK

Interest rate risk is defined as the Corporation's exposure to a loss on earnings or a loss to the value of its financial instruments as a result of the fluctuations in interest rates. The Corporation is exposed to interest rate risk associated with cash equivalents and the Asset Renewal Fund for a total of \$83.8 million (2007: \$79.6 million). A variation of 5% in the interest rates would affect the investment income but would not have a significant impact on the consolidated financial statements.



## 16. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include swaps which are typically a commodity or price swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The foreign exchange forwards are contractual agreements to either buy or sell USD at a specified price and date in the future related to fuel swaps and a future capital project.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			<b>2008</b>	2007
Crude swap	2008	1.457 to 2.481	10,080	-	6,260
Crude swap	2009	2.092 to 2.368	2,016	-	551
Crude swap	2011	1.868	1,008	<b>91</b>	-
				<b>91</b>	6,811

Note 1 – These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			<b>2008</b>	2007
Foreign Exchange Foward	2008	0.991	2,501	-	2
Foreign Exchange Foward	2009	0.994 to 1.061	26,071	<b>5,067</b>	2
Foreign Exchange Foward	2010	0.996 to 1.050	16,006	<b>2,809</b>	-
Foreign Exchange Foward	2011	1.037	7,479	<b>1,210</b>	-
Foreign Exchange Foward	2012	1.036	5,610	<b>863</b>	-
				<b>9,949</b>	4
				<b>10,040</b>	6,815

Note 1 – These financial instruments have a monthly settlement schedule.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			<b>2008</b>	2007
Foreign Exchange Foward	2008	0.992 to 1.150	18,577	-	(1,153)
Foreign Exchange Foward	2009	0.994 to 1.061	7,527	-	(181)
Foreign Exchange Foward	2010	1.033	5,609	-	(157)
Foreign Exchange Foward	2011	1.037	7,479	-	(209)
Foreign Exchange Foward	2012	1.036	5,609	-	(147)
				-	(1,847)

Note 1 – These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			<b>2008</b>	2007
Crude swap	2009	2.092 to 3.991	12,096	<b>(20,664)</b>	-
Crude swap	2010	2.325 to 3.639	8,064	<b>(10,341)</b>	-
Crude swap	2011	2.409	2,016	<b>(1,090)</b>	-
				<b>(32,095)</b>	-
				<b>(32,095)</b>	(1,847)

Note 1 – These financial instruments have a monthly settlement schedule.

The fair value of the derivative financial instruments is estimated as the discounted unrealized gain or loss calculated based on the market price at December 31, 2008, which generally reflects the estimated amount that the Corporation would receive or pay to terminate the contracts at the consolidated balance sheet date. The fair value of the derivative financial instruments is provided to the Corporation by the chartered banks that are the counterparties to the transactions.

It is determined using well established proprietary valuation models, such as a modified Black-Scholes model, that incorporate prevailing market rates and prices on underlying instruments. The fair values provided have been verified to provide the Corporation with the appropriate level of comfort in the numbers reported.

The discounting of the fair value of transactions is based on the boot-strapping method incorporating a set of bond yields over the term of the instruments in order to provide discount factors.

## 17. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these consolidated financial statements, related party transactions are not significant.

## 18. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately \$1.0 million (2007: \$1.2 million) as "Passenger revenue" in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31, 2008. The Corporation also recorded non-monetary expenses of \$1.2 million (2007: \$1.3 million) in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings, mainly as "Marketing and sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions. The nature of non-monetary transactions is mainly related to advertising exposure.

## 19. CONTINGENCIES

A| The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its consolidated financial statements.

B| The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed a review of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the potential environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were or will be the subject of thorough studies and corrective actions were or will be taken if necessary in order to eliminate or to attenuate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well

as monitor accidents that occur. The properties likely to be contaminated or the activities or property plant and equipment likely to cause a contamination are addressed, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements.

New environmental laws were passed in 2008 and the Corporation is currently assessing any potential impact these may have on the current corporate environmental plans or projects.

The Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

- (i) the lack of specific technical information available with respect to many sites;
- (ii) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;
- (iii) the potential for new or changed laws and regulations and for development of new remediation technologies and uncertainty regarding the timing of the work with respect to particular sites;
- (iv) the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;
- (v) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position. Costs related to any future remediation will be accrued in the year in which they become known.

Considering that the costs of corrective action cannot be reasonably estimated, no environmental provision has been included in the consolidated financial statements, except for the following:

Accounts payable and accrued liabilities include an environmental liability of \$1.5 million that has been established by Keewatin Railway Company for environmental clean-up and decontamination of certain areas of their rail infrastructure.

- C | The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

## 20. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has certain operating leases where the lessor could request that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased or the lessor can retake control of these assets without any compensation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. Accordingly, no liability has been recognized in the consolidated financial statements.

## 21. COMPARATIVE FIGURES

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the 2008 presentation.



# Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2008

## BOARD OF DIRECTORS

**D. Hayward Aiton**

Saint John, New Brunswick

**France Bilodeau**

Quebec City, Quebec

**Jeffrey R. Clarke**

Ottawa, Ontario

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer  
Montreal, Quebec

**Denis Durand**

Montreal, Quebec

**Angela Ferrante**

Toronto, Ontario

**Jean-Louis Hamel**

Montreal, Quebec

**David Hoff**

Vancouver, British Columbia

**Wendy A. King**

Vancouver, British Columbia

**Margaret L. MacInnis**

Halifax, Nova Scotia

**Donald Mutch**

Toronto, Ontario

**Anthony Perl**

Vancouver, British Columbia

**Paul G. Smith**

Toronto, Ontario

**Eric L. Stefanson**

Winnipeg, Manitoba

**William M. Wheatley**

Regina, Saskatchewan

**Donald A. Wright**

Chairman of the Board  
Toronto, Ontario

## OFFICERS

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

**Steve Del Bosco**

Chief Customer Officer

**Christena Keon Sirsly**

Chief Strategy Officer

**Carole Mackaay**

General Counsel and Secretary

**John Marginson**

Chief Operating Officer

**Denis Pinsonneault**

Chief People Officer

**Robert St-Jean**

Chief Financial and  
Administration Officer

**Donald A. Wright, Chairman of the Board,**  
*is an ex officio member of each Committee of the Board.*

**Paul Côté, President and Chief Executive Officer,**  
*is an ex officio member of each Committee of the Board except for the Audit and Risk Committee.*

*The Board wishes to thank the following outgoing members for their important contribution:*  
Michel Crête, Steven Cummings and Leo Housakos.

## COMMITTEES OF THE BOARD

### Audit and Risk Committee

#### Eric L. Stefanson, Chairman

Denis Durand  
Jean-Louis Hamel  
Wendy A. King  
Paul G. Smith

### Human Resources Committee

#### Angela Ferrante, Chairman

France Bilodeau  
David Hoff  
Wendy A. King  
Margaret L. MacInnis  
Anthony Perl

### Investment Committee

#### Donald Mutch, Chairman

D. Hayward Aiton  
France Bilodeau  
Denis Durand  
Jean-Louis Hamel  
William M. Wheatley

### Corporate Governance Committee

#### Jean-Louis Hamel, Chairman

D. Hayward Aiton  
Angela Ferrante  
Margaret L. MacInnis  
William M. Wheatley

### Planning and Finance Committee

#### Paul G. Smith, Chairman

Jeffrey R. Clarke  
David Hoff  
Anthony Perl  
Eric L. Stefanson

### Real Estate and Environment Committee

#### Jeffrey R. Clarke, Chairman

D. Hayward Aiton  
Jean-Louis Hamel  
William M. Wheatley

## VIA OFFICE LOCATIONS

### Headquarters and Quebec

3 Place Ville-Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address:  
P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6

902 494-7900

### Ontario

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6

416 956-7600

### West

146-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2C7

604 640-3700

[viarail.ca](http://viarail.ca)





## COMITÉS DU CONSEIL

### Comité de la vérification et des risques

**Eric L. Stefanson, président**

Denis Durand  
Jean-Louis Hamel  
Wendy A. King  
Paul G. Smith

### Comité des ressources humaines

**Angela Ferrante, présidente**

France Bilodeau  
David Hoff  
Wendy A. King  
Margaret L. MacInnis  
Anthony Perl

### Comité des placements

**Donald Mutch, président**

D. Hayward Aiton  
France Bilodeau  
Denis Durand  
Jean-Louis Hamel  
William M. Wheatley

### Comité de la gouvernance d'entreprise

**Jean-Louis Hamel, président**

D. Hayward Aiton  
Angela Ferrante  
Margaret L. MacInnis  
William M. Wheatley

### Comité de la planification et des finances

**Paul G. Smith, président**

Jeffrey R. Clarke  
David Hoff  
Anthony Perl  
Eric L. Stefanson

### Comité de l'immobilier et de l'environnement

**Jeffrey R. Clarke, président**

D. Hayward Aiton  
Jean-Louis Hamel  
William M. Wheatley

Photos : Caroline Bergeron

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur visage à ce rapport annuel.

## BUREAUX DE VIA

### Siège social et Québec

3, Place Ville-Marie  
Bureau 500  
Montréal (Québec)  
H3B 2C9

514 871-6000

Adresse postale :

Case postale 8116,  
Succursale A  
Montréal (Québec)  
H3C 3N3

### Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3H 2P6

902 494-7900

### Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222  
Toronto (Ontario)  
M5J 1E6

416 956-7600

### Ouest

146-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)  
R3C 1A3

204 949-7447

1150, rue Station

Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6A 2C7

604 640-3700

[viarail.ca](http://viarail.ca)

MD Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.  
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.  
Design : Sextans ; Impression : Gibraltar



# Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2008

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**D. Hayward Aiton**  
Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

**France Bildeau**

Québec (Québec)

**Jeffrey R. Clarke**

Ottawa (Ontario)

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

Montréal (Québec)

**Denis Durand**

Montréal (Québec)

**Angela Ferrante**

Toronto (Ontario)

**Jean-Louis Hamel**

Montréal (Québec)

**David Hoff**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Wendy A. King**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Margaret L. MacInnis**

Halifax (Nouvelle-Écosse)

**Donald Mutch**

Toronto (Ontario)

**Anthony Perl**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Paul G. Smith**

Toronto (Ontario)

**Eric L. Stefanson**

Winnipeg (Manitoba)

**William M. Wheatley**

Regina (Saskatchewan)

**Donald A. Wright**

Président du conseil d'administration

Toronto (Ontario)

## DIRIGEANTS

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

**Steve Del Bosco**

Chef, Orientation-client

**Christena Keon Sirsly**

Chef, Stratégie de l'entreprise

**Carole Mackaay**

Avocate générale et secrétaire

**John Marginson**

Chef, Exploitation

**Denis Pinsonneault**

Chef, Capital humain

**Robert St-Jean**

Chef, Services financiers et administration

**Donald A. Wright, président du conseil,**

est membre d'office de chacun

des comités du conseil.

**Paul Côté, président et**

chef de la direction,

est membre d'office de chacun

des comités du conseil, sauf le

comité de la vérification et des risques.

Le conseil d'administration souhaite remercier Michel Crête, Steven Cummings et Leo Housakos pour leur contribution importante.

- (i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites;
- (ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers;
- (iii) La possibilité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et que de nouvelles technologies soient élaborées pour les mesures correctives, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;
- (iv) La capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers;
- (v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les coûts associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Compte tenu du fait que les coûts liés aux mesures correctives ne peuvent être estimés de façon raisonnable, aucune provision environnementale n'a été incluse dans les états financiers consolidés, à l'exception de ce qui suit :

Les comptes fournisseurs et les charges à payer comprennent un passif environnemental d'une valeur de 1,5 million de dollars, qui a été établi par la Keewatin Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire.

C) Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

## 20. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été reconnu aux états financiers consolidés.

## 21. DONNÉES FINANCIÈRES COMPARATIVES

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour les états financiers consolidés de 2008.

## 19. ÉVENTUALITÉS

A | La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI). Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision finale de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans ses états financiers consolidés.

B | Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charge sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

De nouvelles lois environnementales ont été adoptées en 2008, et la Société évalue actuellement les incidences potentielles de celles-ci sur les plans et projets environnementaux de la Société.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	---------	--	---	---

(NOTE 1)				
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 3,991	12 096	(20 664)
Pétrole brut – swap	2010	2,325 à 3,639	8 064	(10 341)
Pétrole brut – swap	2011	2,409	2 016	(1 090)
-				(32 095)
-				(1 847)

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2008, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés. Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

### 17. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

### 18. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,0 million de dollars (2007 : 1,2 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,2 million de dollars (2007 : 1,3 million de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres charges résultant d'opérations non monétaires. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	RIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
(NOTE 1)				
Pétrole brut – swap	2008	1,457 à 2,481	10 080	-
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 2,368	2 016	-
Pétrole brut – swap	2011	1,668	1 008	91
				6 811

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGÉ À TERMÉ \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
(NOTE 1)				
Contrat de change à terme	2008	0,991	2 501	-
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	26 071	5 067
Contrat de change à terme	2010	0,996 à 1,050	16 006	2 809
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 479	1 210
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 610	863
				4
				9 949
				10 040
				6 815

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGÉ À TERMÉ \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
(NOTE 1)				
Contrat de change à terme	2008	0,992 à 1,150	18 577	-
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	7 527	-
Contrat de change à terme	2010	1,033	5 609	-
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 479	-
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 609	-
				-
				(1 847)

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.



Au 31 décembre 2008, environ 10,5 % (2007 : 11,5 %) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 77,4 % (2007 : 75,6 %) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

La majorité des instruments financiers dérivés de la Société sont convenus avec une seule partie contractante. La Société est exposée à un risque de crédit minimal associé au non-respect des obligations, puisque la partie contractante en est une dont la solvabilité est élevée.

Au 31 décembre 2008, la provision pour créances douteuses s'élevait à 0,4 million de dollars (2007 : 0,5 million), soit une diminution de 0,1 million de dollars (2007 : augmentation de 0,2 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

#### F | RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 % des prix du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers consolidés.

#### G | RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minimal, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada. La classification des comptes fournisseurs, des frais à payer et des instruments financiers dérivés énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 111,1 millions de dollars (2007 : 71,8 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société et repose généralement sur des échéances contractuelles de six mois ou moins.

#### H | RISQUE D'INTÉRÊT

Le risque d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation du taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour sa trésorerie et équivalents de trésorerie et son Fonds de renouvellement des actifs pour un total de 83,8 millions de dollars (2007 : 79,6 millions de dollars). Une variation de 5 % du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers consolidés.

### 16. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, on compte les swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour le carburant. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifique; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollar américain dans sa trésorerie et équivalents de trésorerie, dans des contrats de swap sur le pétrole brut et dans ses comptes fournisseurs et charges à payer. L'exposition totale de la Société au risque de change se détaille comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associée aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme. Ces contrats sont utilisés par la Société pour la gestion de son exposition à la fluctuation de la valeur du dollar américain associée à l'achat de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

E | RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque qu'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier (de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en déposant ces instruments financiers ou en s'engageant par contrat uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit de ses parties contractantes au-delà des limites de crédit, au besoin. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de réglementation bancaire/airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Le 31 décembre 2008		Le 31 décembre 2007	
VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
DFT	Prêts et créances	DFT	Prêts et créances
9,2	-	5,1	-
-	-	-	6,5 <sup>(1)</sup>
10,0 <sup>(2)</sup>	-	6,8 <sup>(2)</sup>	-
74,6 <sup>(3)</sup>	-	74,5 <sup>(3)</sup>	-
ACTIFS FINANCIERS :			
Trésorerie et équivalents de trésorerie			
Comptes clients			
Instruments financiers dérivés			
Fonds de renouvellement des actifs			

PASSIFS FINANCIERS :			
Comptes fournisseurs et charges à payer			
Instruments financiers dérivés			
DFT	Autre passif	DFT	Autre passif
-	79,0 <sup>(4)</sup>	-	-
32,1 <sup>(2)</sup>	-	1,8 <sup>(2)</sup>	70,0 <sup>(4)</sup>

DFT – Actifs et Passifs financiers détenus à des fins de transaction

<sup>(1)</sup> Composé des créances d'exploitation.

<sup>(2)</sup> Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

<sup>(3)</sup> Composé de placements à court terme.

<sup>(4)</sup> Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B | JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers désignés comme autres qu'instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur.

C | GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

Un montant estimatif de 51 millions de dollars pour le renouvellement d'un contrat est inclus dans les engagements ci-haut.

B | Au 31 décembre 2008, la Société avait des engagements d'achats en cours pour un montant de 109,8 millions de dollars (2007 : 108,4 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicité ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des six prochaines années.

C | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2008. La Société est présentement en négociation pour nouveau contrat de service. Entre-temps les conditions du contrat antérieur continuent de s'appliquer.

I) La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 22,0 millions de dollars (2007 : 20,0 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

## 14 ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservies par le KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation. Elle encourt le risque de devoir augmenter l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2008, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2,5 millions de dollars (2007 : 1,9 million de dollars).

En 2008, le gouvernement du Canada a versé 1,9 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2007 : 0,4 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 74 millions de dollars (2007 : 8,4 millions de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC EDDV, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et de crédit sous-jacents de la Société.

## 11. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTE

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008		2007	
Solde au début de l'exercice		Solde au début de l'exercice	
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables		12,1	
Amortissement du financement en capital reporté		(53,6)	
Solde à la fin de l'exercice		488,7	

## 12. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2008 et 2007, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans avoir obtenu l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation.

## 13. ENGAGEMENTS

A) Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des voies ferrées et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2009	2010	2011	2012	2013	Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049
21,3	15,1	15,3	15,6	15,0	191,1
273,4					



Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts futurs sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
--	------	------

**Actifs d'impôts futurs :**

Immobilisations corporelles

(25,1)

Éventualités, autres passifs et montants nets

(4,5)

Passif au titre des prestations constituées

(6,6)

Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés

(6,5)

Pertes fiscales reportées en avant

(10,8)

Moins la provision pour moins-valeur

8,7

(34,4)

**Passifs d'impôts futurs :**

Actif au titre des prestations constituées

85,9

Gain non réalisé relié aux instruments financiers dérivés

-

Passifs d'impôts futurs nets

85,9

Présenté au bilan consolidé :

41,1

Actif d'impôts futurs – court terme

(6,2)

Passif d'impôts futurs – long terme

47,3

Passifs d'impôts futurs nets

41,1

La Société a 42,0 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2010	0,7
2014	3,3
2015	14,4
2026	18,8
2028	4,8
42,0	

En 2008, la Société a comptabilisé une dépense d'impôt exigible de 1,9 million de dollars résultant de l'harmonisation de l'impôt fédéral sur les sociétés avec celui de l'Ontario. La Société a un impôt à payer en espèces de 1,9 million qui est payable sur une période de cinq ans commençant en 2010. Ce montant est inclus dans les autres passifs à long terme.

Les impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffèrent du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 30,2 % (2007 : 32,4 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008	2007
Impôts calculé - taux réglementaires	2,4
Écarts permanents :	16,1
Impôt des grandes sociétés (recouvrement)	(0,3)
Partie non imposable des pertes (gains) en capital et pertes (gains) comptables	0,4
Variation de la provision pour moins-value	(1,0)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	-
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs	(1,3)
Charge d'impôts futurs (recouvrement) en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	1,7
Autres	-
	6,2

2008	2007	RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS
------	------	---------------------	-------------------------------

MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :

Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :

Taux d'actualisation

Taux de croissance de la rémunération

Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :

Taux d'actualisation

Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme

Taux de tendanciel de la rémunération

Taux tendanciel hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :

Taux tendanciel initial du coût des soins de santé

Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel

Année où le taux devrait se stabiliser

2008	2007	2008	2007
7,50 %	5,50 %	7,50 %	5,50 %
3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
5,50 %	5,00 %	5,50 %	5,00 %
6,75 %	7,00 %	3,00 %	-
3,00 %	3,25 %	3,00 %	3,25 %
-	-	7,78 %	7,78 %
-	-	3,66 %	3,66 %
-	-	2014	2014

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciel hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciel hypothétiques du coût des soins de santé se repercuteraient ainsi pour 2008 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

AUGMENTATION	DIMINUTION
38	(29)
185	(166)

Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs

Obligation au titre des prestations constituées

10. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008	2007
1,9	1,0
-	5,2
1,9	6,2

Impôts sur les bénéfices

Impôts exigibles

Impôts futurs

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
2008	2007	2008	2007
<b>RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :</b>			
1 354,3	1 762,0	-	-
Juste valeur des actifs des régimes			
1 165,9	1 479,3	27,8	31,8
Obligation au titre des prestations constituées			
188,4	282,7	(27,8)	(31,8)
<b>Situation de capitalisation des régimes – excédent (déficit)</b>			
295,4	187,3	(1,4)	3,1
Perte (gain) actuarielle nette non amortie			
1,9	2,2	0,3	0,4
Coût non amorti des services passés			
(153,2)	(185,6)	3,2	3,7
Obligation (actif) transitoire non amortie			
332,5	286,6	(25,7)	(24,6)
Passif à long terme des frais de restructuration du réseau			
-	-	(0,4)	(0,6)
332,5	286,6	(26,1)	(25,2)
<b>Actif (passif) au titre des prestations constituées</b>			

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
2008	2007	2008	2007
<b>COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS</b>			
23,3	25,5	4,6	4,4
Coût des services rendus au cours de l'exercice			
80,1	78,5	1,8	1,5
Intérêts débiteurs			
320,0	(45,9)	-	-
Rendement réel des actifs des régimes			
(325,5)	(82,8)	(4,3)	1,8
<b>Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux</b>			
futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût			
97,9	(24,7)	2,1	7,7
<b>AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :</b>			
Écart entre :			
le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice			
(435,2)	(75,3)	-	-
le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice			
327,0	89,7	4,5	(1,8)
l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice			
0,4	0,5	0,1	-
Amortissement de l'obligation (actif) transitoire			
(32,3)	(32,4)	0,5	0,7
(42,2)	(42,2)	7,2	6,6
<b>Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées</b>			

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestations.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a été effectuée en date du 31 décembre 2008. L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2008. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu au plus tard le 31 décembre 2009.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
2008	2007	2008	2007
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :</b>			
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 479,3</b>	<b>31,8</b>	<b>29,7</b>
Côté des services rendus au cours de l'exercice	23,3	4,6	4,4
Cotisations des salariés	10,1	-	-
Intérêts débiteurs	80,1	1,8	1,5
Prévisions versées	(101,4)	(6,1)	(5,6)
Transfert net	-	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(325,5)	(4,3)	1,8
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 165,9</b>	<b>27,8</b>	<b>31,8</b>
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :</b>			
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 762,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Rendement réel des actifs des régimes	(320,0)	-	-
Cotisations de l'employeur	3,6	6,1	5,6
Cotisations des salariés	10,1	-	-
Transfert net	-	-	-
Prévisions versées	(101,4)	(6,1)	(5,6)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 354,3</b>	<b>1 762,0</b>	<b>-</b>

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite au 31 décembre, présenté selon les principales catégories :

Catégories d'actif :		2008	2007
Titres de participation (marché public)	44,3 %	53,4 %	
Titres à revenu fixe (marché public)	44,0 %	34,0 %	
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	11,7 %	12,6 %	
	100,0 %	100,0 %	



8. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008	2007
Charges à payer	26,9
Salaires à payer et cours	38,9
Comptes fournisseurs	28,4
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	9,8
Gouvernement du Canada	3,8
Tranche à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,4
Autres	-
	108,2
	98,5

9. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non minées capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-capitalisées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs sont effectuées par des actuaire externes membres de l'Institut canadien des actuaire.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en septembre 2010.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en juin 2010.

Dans le Fonds de renouvellement des actifs, la Société détient 8,7 millions de dollars (valeur nominale) sous forme de papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non paraffiné par une banque. Ces placements sont arrivés à échéance en août, septembre et octobre 2007, mais en raison de problèmes de liquidité connus dans le marché du PCAA, ces placements n'ont pas fait l'objet d'un règlement à échéance. Les billets de PCAA non paraffiné par une banque que possède la Société n'ont pas été négociés sur le marché depuis août 2007 et aucune cote n'est actuellement disponible sur le marché.

La Société a enregistré une perte non-réalisée additionnelle reliée à la variation estimée de la juste valeur, cette variation estimée à 2,6 millions de dollars (2007 : 1,3 million de dollars) est comptabilisée dans les revenus de placements dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Le montant de la perte de valeur sur le PCAA est de 3,9 millions de dollars au 31 décembre 2008 ce qui représente 45 % de sa valeur nominale.

L'estimation de la Société de la juste valeur de son placement dans le PCAA est basée sur un modèle d'évaluation élaboré à l'interne à partir de renseignements fournis par le Comité pancanadien des investisseurs, ainsi que des renseignements sur le marché concernant des structures semblables qui établissaient encore des prix à la fin de l'année, celle-ci tient compte des conditions de crédit au 31 décembre 2008. D'autres hypothèses ont été utilisées pour tenir compte du manque de liquidité des avoirs du PCAA non bancaires et à la hausse du potentiel de défaut de certaines créances liées aux structures, et pour refléter une baisse éventuelle du rendement prévu découlant des efforts liés à la restructuration.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets de PCAA non paraffiné par une banque fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, malgré la mise en œuvre de la Proposition de Montréal de janvier 2009, la liquidité du marché, la qualité des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations dans les taux de délinquance et dans les niveaux d'écarts de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de PCAA ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs. La Société possède suffisamment d'argent pour financer tous ses besoins actuels liés à la liquidité et aux dépenses en immobilisations.

En conséquence de la mise en œuvre de la Proposition de Montréal, la Société a reçu, en janvier 2009, des obligations à taux variable à long terme qui remplacent le PCAA. Les échéances de ces obligations sont échelonnées de 2013 à 2056.

2007	2008
77,1	74,5
1,5	0,2
3,2	2,5
(1,3)	(2,6)
(6,0)	-
74,5	74,6
<b>Solde au début de l'exercice</b>	
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	
Revenus de placements	
Variation de la juste valeur	
Moins : Retraits effectués pendant l'année	
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les changements suivants :

### B | CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'Etat* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 19 titres de placement à court terme (2007 : 20) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne le papier commercial adossé à des actifs, comme on l'explique ci-dessous.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2008 était de 1,55 % (2007 : 4,74 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non paraffinés par une banque. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2008 était de deux mois (2007 : deux mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non paraffinés par une banque.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2008, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 179 millions de dollars (2007 : 177 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au Fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche à court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

En 2008, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 0,2 million de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2008.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008				2007			
VALEUR		AMORTISSEMENT		VALEUR		AMORTISSEMENT	
NETTE	CUMULÉ	COÛT		NETTE	CUMULÉ	COÛT	
Terrains	5,7	-	5,7	5,7	-	5,7	
Matériel roulant	775,3	517,7	257,6	777,2	484,7	292,5	
Bâtiments de maintenance	182,3	149,9	32,4	181,8	141,5	40,3	
Gares et installations	45,7	32,3	13,4	45,3	30,4	14,9	
Améliorations de l'infrastructure	153,4	61,7	91,7	148,5	57,9	90,6	
Améliorations locatives	116,3	95,4	20,9	116,4	93,0	23,4	
Machinerie et équipement	37,9	31,3	6,6	36,3	30,3	6,0	
Systèmes informatiques	53,4	48,9	4,5	51,1	45,9	5,2	
Autres immobilisations corporelles	20,5	19,8	0,7	20,5	19,6	0,9	
Projets en cours de réalisation	1 390,5	957,0	433,5	1 382,8	903,3	479,5	
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)	0,3		475,4	0,3		487,9	

Au 31 décembre 2008, les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 33,0 millions de dollars (2007 : 6,0 millions de dollars).

7. FOND DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A | FOND DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à séparer les produits de disposition et de location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements à court terme ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008		2007	
VALEUR COMPTABLE		ET JUSTE VALEUR	
Billets provinciaux et fédéraux		26,6	
Acceptations bancaire		39,4	
Papiers commerciaux		8,6	
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>74,6</b>	
Moins : Tranche à court terme		17,9	
Tranche à long terme		56,7	
		17,7	
		74,5	

#### O | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme VIA Préférence, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes fournisseurs et charges à payer.

#### P | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

### 4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

#### A | ÉCARTS D'ACQUISITION ET ACTIFS INCORPORÉLS

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, Écarts d'acquisition et actifs incorporels, qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des écarts d'acquisition et des actifs incorporels gérés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers de l'exercice précédent. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

#### B | NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRES

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés futurs.

### 5. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges dans l'exercice totalise 29,8 millions de dollars (2007 : 27,1 millions de dollars). Au 31 décembre 2008, la Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2008 et 2007.



(III) PRÊTS ET CRÉANCES

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

(III) AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés comme DFT. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

MI INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme DFT. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs d'instruments financiers dérivés, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

NI INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement de l'actif transitoire est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

Le coût des services passés est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs à la date de l'amendement.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

1 INSTRUMENTS FINANCIERS

(i) ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS DÉTENUS À DES FINS DE TRANSACTION (DFT)

Les instruments financiers sont classés comme DFT lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. D'autres instruments financiers peuvent être désignés « détenus à des fins de transaction » dès la comptabilisation initiale.

La Société a désigné son encaisse et ses équivalents de trésorerie comme étant détenus à des fins de transaction, puisque la juste valeur de ceux-ci peut être évaluée de façon fiable en raison de leur échéance à court terme.

Les actifs et les passifs financiers classés comme DFT sont évalués à la juste valeur, alors que les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Bâtiments de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locales	2 à 20 ans
Matériel et outillage	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

## I | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période ou le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

## J | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

## K | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement prévu des éléments d'actif des régimes, ceux-ci sont évalués à la juste valeur.

## D | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les billets à escompte bancaires, les acceptations bancaires et le papier commercial qui peuvent être liquidés rapidement et dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

## E | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les montants reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les revenus de placements ainsi que les autres produits incluant les produits provenant de tiers sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

## F | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan consolidé sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan consolidé ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

## G | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

## H | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent comptabilisées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au coût.

Les coûts de remise en état et de reconditionnement du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur de réalisation nette.

### 3 CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

#### A | ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Ces états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables, les états financiers de la Keele Valley Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement comptabiliser l'ensemble des actifs, des passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 13). La Société révisé le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux accords contractuels.

#### B | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

#### C | ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.



# Notes afférentes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2008

## 1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La Société s'emploie à être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices. La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes.

## 2. CHANGEMENTS APPORTÉS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la Société a adopté les chapitres suivants du manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) : le chapitre 1400, intitulé Normes générales de présentation des états financiers, le chapitre 1535, intitulé Informations à fournir concernant le capital, le chapitre 3031, intitulé Stocks, le chapitre 3862, intitulé Instruments financiers – informations à fournir, et le chapitre 3863, intitulé Instruments financiers – présentation. Le chapitre 1400, Normes générales de présentation des états financiers, a été modifié pour inclure les exigences relatives à l'évaluation et à la présentation de la capacité d'une entité à poursuivre son exploitation. Ces changements, incluant les exigences en matières de divulgation, ont pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et n'ont eu aucune incidence sur les états financiers de la Société. Le chapitre 1535, Informations à fournir concernant le capital, établit des lignes directrices pour la présentation d'informations qualitatives et quantitatives visant à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital de l'entité. L'adoption de ce chapitre concerne la présentation seulement et n'a aucune incidence sur les résultats financiers de la Société.

Le chapitre 3031, Stocks, exige que les stocks soient évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation et prévoit la reprise des dépréciations antérieures dans certains cas. Il fournit des indications plus détaillées sur la détermination du coût, y compris sur l'imputation des frais généraux, et réduit le nombre de méthodes permises pour la détermination du coût passé en charges. Il élargit également les obligations d'information. L'adoption de ces recommandations a été appliquée de façon rétrospective et n'a nécessité aucun retraitement ou reclassement des pièces en stock en immobilisations corporelles au bilan consolidé. Le chapitre 3862, Instruments financiers – informations à fournir et le chapitre 3863, Instruments financiers – présentation remplacent le chapitre 3861, Instruments financiers – informations à fournir et présentent les nouveaux chapitres décrivant les informations que l'entité doit fournir relativement à la nature et à l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée, ainsi qu'à la façon que l'entité gère ces risques. L'adoption de ces chapitres concerne la présentation seulement et n'a aucune incidence sur les résultats financiers de la Société. Les nouvelles informations sont incluses dans les notes 3 I) et 15.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE  
(EN MILLIERS)

2008	2007
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>	
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	43 540 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :	
Amortissement des immobilisations corporelles	53 846
Pertes (gains) sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles	968
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(348)
Amortissement du financement en capital reporté	(50 857)
Impôts futurs	-
Variation de la juste valeur des instruments financiers	2 610
Pertes nettes non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	27 023
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	10 212
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	(45 893)
Variation du passif au titre des prestations constituées	948
Variation des autres éléments de l'actif à long terme	-
Variation des autres éléments du passif à long terme	1 840
	(2 036)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>	
Financement en capital	42 478
	42 478
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>	
Acquisition de placements pour le Fonds de renouvellement des actifs	(415 817)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	413 099
Acquisition d'immobilisations corporelles	89
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	(42 478)
	527 401
	(526 086)
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE</b>	
Augmentation de l'exercice	4 058
Solde au début de l'exercice	5 147
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	
9 205 \$	5 147 \$
<b>REPRÉSENTÉS PAR :</b>	
Encaisse	28
Placements à court terme, 1,50 %, échéant en janvier 2009 (2007 : 4,44 %)	9 177
	2 882
	5 147 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS,  
UN RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE  
(EN MILLIERS)

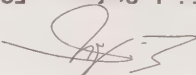
2008		2007	
PRODUITS			
Voyageurs		268 959 \$	
Revenus de placements		2 733	
Autres		15 607	
		299 239	
CHARGES			
Rémunération et avantages sociaux		230 373	
Exploitation des trains et carburant		141 319	
Gares et autres biens		32 524	
Marketing et ventes		30 171	
Matériel de maintenance		33 585	
Coûts des fournitures à bord des trains		18 036	
Taxes d'exploitation		7 546	
Avantages sociaux futurs (note 9)		(35 045)	
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles		54 466	
Perte non matérialisée sur les instruments financiers dérivés		27 023	
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés		(10 566)	
Autres		26 639	
		556 071	
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES			
		256 832	
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada		214 223	
Amortissement du financement en capital reporté (note 11)		50 857	
Bénéfices avant impôts		8 248	
Impôts sur les bénéfices (note 10)		1 910	
<b>BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE</b>		<b>6 338</b>	
		43 540	
Bénéfices non répartis au début de l'exercice		209 836	
<b>BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>		<b>216 174 \$</b>	
		209 836 \$	

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

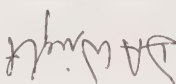
ACTIF À COURT TERME		2008	2007
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 205 \$	5 147 \$	
Comptes clients	6 701	7 445	
Autres créances, charges payées d'avance et autres	2 899	4 575	
À recevoir du gouvernement du Canada	-	303	
Instruments financiers dérivés (note 16)	5 067	6 262	
Stocks (note 5)	22 548	20 629	
Fonds de renouvellement des actifs (note 7)	17 900	17 700	
Actifs d'impôts futurs (note 10)	6 187	-	
70 507		62 061	
ACTIF À LONG TERME		2008	2007
Immobilisations corporelles (note 6)	475 480	487 905	
Fonds de renouvellement des actifs (note 7)	56 734	56 826	
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	332 514	286 621	
Instruments financiers dérivés (note 16)	4 973	553	
869 701		831 905	
940 208 \$		893 966 \$	

PASSIF À COURT TERME		2008	2007
Comptes fournisseurs et charges à payer (note 8)	108 166 \$	98 585 \$	
Instruments financiers dérivés (note 16)	20 664	1 153	
Produits reportés	11 639	11 812	
140 469		111 550	
PASSIF À LONG TERME		2008	2007
Passif au titre des prestations constituées (note 9)	26 164	25 216	
Passifs d'impôts futurs (note 10)	47 229	41 042	
Instruments financiers dérivés (note 16)	11 431	694	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1 602	1 950	
Autres	2 492	652	
88 918		69 554	
480 384		488 763	
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ		2008	2007
Capital-actions (note 12)	9 300	9 300	
Surplus d'apport (note 12)	4 963	4 963	
Bénéfices non répartis (note 12)	216 174	209 836	
230 437		224 099	
940 208 \$		893 966 \$	

Engagements et éventualités (notes 13 et 19 respectivement) Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé au nom du conseil,  


Eric L. Steanson, FCA  
Administrateur et président du comité  
de la vérification et des risques

  
Donald A. Wright  
Administrateur et président du conseil

# Rapport du vérificateur

MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES PUBLIÉES

J'ai vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2008 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'ineffectivités importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

La vérificatrice générale du Canada

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA auditeur



# Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 2008

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans le rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, l'exercice terminé le 31 décembre 2008. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

Le comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs vérifications et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

*Paul Côté*  
Paul Côté

Le chef, Services financiers et administration

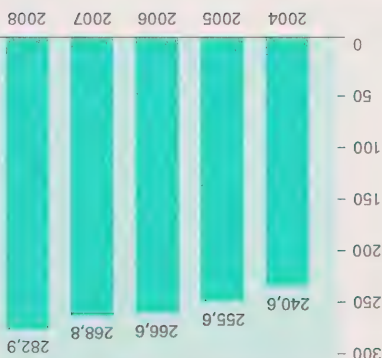
*Robert St-Jean*  
Robert St-Jean, CA

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés futurs.

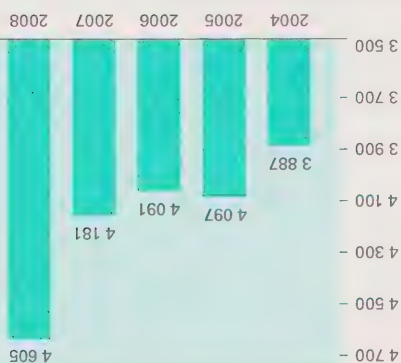
## PRODUITS VOYAGEURS

(en milliers de dollars)



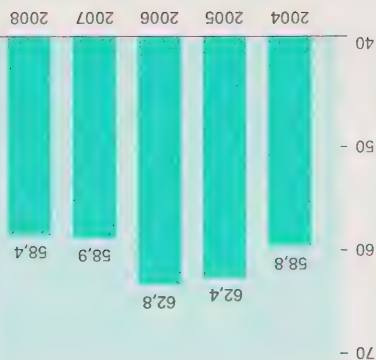
## ACHALANDAGE

(en milliers)



## RATIO PRODUITS/DÉPENSES

(en pourcentage)



sont traduites par un remaniement des horaires dans le Corridor et dans l'Ouest canadien. Dans le Corridor, VIA et le CN ont travaillé ensemble pour élaborer un nouvel horaire aux heures d'arrivée et de départ plus réalistes, afin que les clients bénéficient désormais d'un service plus fiable. Dans l'Ouest canadien, l'ajout d'une nuitée à l'horaire du *Canadien* assurera un service plus fiable et ponctuel, et de nouvelles options de tourisme seront offertes aux voyageurs pour les arrêts en cours de route.

## PERSPECTIVES POUR 2009

En 2009, la situation relative au prix du carburant et à ses fluctuations aura une incidence sur l'achalandage et sur les produits voyageurs. La baisse du prix du carburant pourrait nuire à la perception selon laquelle le train est un moyen de transport économique et une bonne option de rechange pour l'automobile, particulièrement dans les marchés des moyens parours, où la Société a enregistré sa plus forte croissance en ce qui a trait à l'achalandage en 2008.

Dans l'avenir immédiat, les marchés des voyages et du tourisme continueront de refléter l'incertitude qui marque les économies canadienne, américaine et mondiale. Les fluctuations imprévisibles de la valeur du dollar canadien auront une incidence sur les décisions des Canadiens qui choisissent de prendre des vacances au pays, aux États-Unis ou outre-mer, de même que sur le niveau de tourisme réceptif. Les perspectives pour l'industrie prévoient une stagnation des voyages au pays, ainsi qu'une intensification probable de la concurrence que se livrent les services de transport pour attirer les clients.

Toutefois, VIA est en bonne position pour proposer un service concurrentiel et intéressant pour les clients sur ces marchés, ainsi que des avantages que les autres moyens de transport ne peuvent leur offrir. Les voyages en train demeurent le moyen de transport le

plus fiable en tout temps, ils constituent une forme de transport propice à la détente et au confort, et ils répondent aux préoccupations croissantes relatives à l'incidence du transport sur l'environnement. Surtout, VIA brille par sa capacité à offrir un excellent service à la clientèle, l'un des différenciateurs clés sur les marchés des voyages à l'heure actuelle. Les stratégies de marketing et de promotion de VIA souligneront ces forces, et des stratégies d'établissement des prix novatrices continueront d'inciter de nouveaux clients à voyager en train.

Le service à la clientèle demeurera au cœur de la stratégie d'entreprise de VIA, axée sur le maintien de la clientèle actuelle, sur la fidélisation des clients et sur l'augmentation de l'achalandage. L'enrichissement des produits et des services, parallèlement à des améliorations soutenues au chapitre de la prestation des services, permettront à VIA de répondre aux attentes des clients, et même de les surpasser, de façon plus uniforme. Par ailleurs, les clients constateront des améliorations importantes en ce qui a trait à la fiabilité du service et à la ponctualité, par suite de nouvelles relations constructives établies avec les chemins de fer de marchandises.

De même, VIA continuera de positionner le rail voyageurs pour une croissance viable à long terme. Les projets relatifs à l'infrastructure et au matériel roulant prévus pour 2009 progresseront rapidement, ce qui fera en sorte que l'investissement en immobilisations fait par le gouvernement du Canada pour assurer l'avenir des services ferroviaires voyageurs produira les résultats attendus par les Canadiens, c'est-à-dire un service voyageurs national fiable, efficace, sécuritaire et viable financièrement.

## PONCTUALITÉ

La ponctualité a continué de constituer un important défi pour VIA tout au long de 2008. Globalement, la ponctualité s'est chiffrée à 75 pour cent, ce qui représente un recul de 2 points de pourcentage par rapport à 2007.

Une grande partie de cette baisse est directement imputable à des problèmes liés au vieillissement du matériel roulant et de l'infrastructure, lesquels seront traités dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de cinq ans. Par exemple, dans le corridor Québec-Windsor, les retards liés à la maintenance du matériel roulant ont augmenté de 28 pour cent, ce qui est largement attribuable au vieillissement du matériel roulant. Les programmes de travaux à long terme relatifs à l'infrastructure mis en œuvre par les chemins de fer de marchandises, qui se sont prolongés au cours de l'été, ont également entraîné des retards. De plus, les programmes de travaux relatifs à l'infrastructure de VIA et une hausse de l'échelonnement ont aussi augmenté les retards des trains dans le Corridor.

En ce qui concerne l'Ouest canadien, la ponctualité a atteint 22 pour cent, soit une baisse de un pour cent comparativement à 2007. Dans l'Est du Canada, la ponctualité a chuté de 23 points de pourcentage, et une importante augmentation de la durée des retards des trains a été causée par des ordres de marche au ralenti en raison de l'état de la voie entre Charney (au Québec) et Moncton (au Nouveau-Brunswick).

Bien que la ponctualité ait reculé pour l'année dans son ensemble, une amélioration a été constatée au cours du deuxième semestre. VIA a collaboré étroitement avec les chemins de fer hôtes et les dirigeants régionaux pour réduire la durée des retards, et des discussions exhaustives avec les chemins de fer hôtes se

La Société possède 8,7 millions de dollars (valeur nominale) en papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non bancaires dans son Fonds de renouvellement des actifs, qui est non liquide depuis août 2007. La Société a comptabilisé en 2008 une provision supplémentaire pour pertes fondée sur un ajustement pour juste valeur estimé à 30 pour cent par suite de frais de 15 pour cent enregistrés en 2007, soit une provision cumulée de 45 pour cent. En janvier 2009, la Cour supérieure de l'Ontario a décrété une ordonnance de mise en œuvre pour un plan de restructuration qui devrait améliorer la valeur récupérable de PCAA, si la Société les détient jusqu'à leur échéance. Cette disposition constitue un élément hors financement.

## DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

L'année 2008 marque la première année complète du Programme d'investissements en immobilisations quinquennal d'une valeur de 516 millions de dollars annoncé par le gouvernement en octobre 2007. La majeure partie de ce financement est consacrée aux projets relatifs au matériel roulant, de même qu'à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le Corridor pour accroître la capacité et relever la fiabilité du service.

Les dépenses en immobilisations totales pour l'année se sont chiffrées à 42,1 millions de dollars, comparativement à 12,4 millions de dollars en 2007. Un peu plus de la moitié des dépenses enregistrées en 2008 ont été consacrées à d'importants projets relatifs au matériel roulant et à l'infrastructure. Cela comprend le programme de remise à neuf du parc de locomotives F-40, ainsi que les mises à niveau de l'infrastructure dans les subdivisions Smiths Falls, Brockville, Chatham et Alexandria. Le reste des dépenses a visé des projets liés aux gares et à la technologie de l'information, ainsi que des projets de plus petite envergure liés au matériel roulant et à l'infrastructure.



Le raffermissement du dollar canadien a encouragé davantage de vacanciers à voyager aux États-Unis et outre-mer. Par suite de problèmes de fiabilité du service – particulièrement pour les longs parcours, où le tourisme domine – de nombreux voyageurs importants ont annulé leurs forfaits de voyages en train, ce qui a laissé des places non vendues.

À début d'octobre, la crise financière mondiale a commencé à miner la confiance des entreprises et des consommateurs et à nuire aux voyages discrectionnaires pour tous les marchés. L'achalandage a chuté et la croissance des produits est devenue négative vers la fin de l'année, jusqu'à ce que l'hiver entraîne un renouveau de la demande pour les voyages en train.

## COÛTS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation ont augmenté de 27,2 millions de dollars, soit de 5,6 pour cent, par rapport à 2007. Un tiers de cette hausse (10,3 millions de dollars) est exclusivement imputable à la flambée du prix du carburant. Les réductions du prix du carburant auraient été deux fois plus importantes si VIA ne s'était pas dotée d'une politique de couverture, laquelle a protégé la Société contre le plein impact de la hausse du prix du carburant.

Les autres sources de la hausse des coûts ont compris la pression inflationniste sur l'exploitation des trains, la réparation du matériel roulant et les coûts de révision générale de matériel roulant, la rémunération, et l'augmentation des coûts liés au marketing et aux ventes pour les campagnes de promotion axées sur le maintien et l'accroissement des produits et de l'achalandage. En outre, VIA a enregistré des coûts accrus attribuables à de nombreux incidents liés à des trains, dont deux au cours de l'été, qui ont entraîné des frais supplémentaires pour la réparation du matériel roulant et les dépenses juridiques.

À début de 2008, un hiver particulièrement rigoureux, conjugué à des hausses soutenues du prix de l'essence, ont renforcé l'avantage concurrentiel de VIA comme transporteur sécuritaire et fiable fournissant une valeur ajoutée. Comme de plus en plus de personnes ont choisi de ne pas voyager par automobile, et alors que les services d'autobus et aériens ajoutaient un supplément carburant au prix des billets, les sondages remplis par les clients ont révélé que les voyageurs délaissaient ces autres moyens de transport au profit du train.

À début du printemps, VIA a adopté une stratégie dynamique de gestion des produits – c'est-à-dire en offrant davantage de tarifs réduits – pour maintenir l'achalandage pendant l'été. En juillet, un tarif de reconnaissance offert au personnel des Forces canadiennes leur a permis d'effectuer des voyages illimités en classe *Comfort*, sans frais. L'accueil réservé à ce programme a été impressionnant : quelque 60 000 voyages ont été faits, pour un total de plus de 20 millions de voyageurs-milles, et près de la moitié de ces voyages ont été effectués sur des liaisons transcontinentales de l'Est et de l'Ouest.

Les nouveaux horaires pour le train du corridor Québec-Windsor ont amélioré la fiabilité du service, et VIA a renforcé son programme de fidélisation de la clientèle en procédant à un nouveau lancement du Programme de récompense VIA Préférence. Pour accroître les voyages d'agrément sur ce marché, VIA a conclu une entente en vue de partager son inventaire avec Jovview Holidays, un important voyageur canadien qui propose des forfaits en train dans le Corridor. Ces initiatives ont favorisé une croissance soutenue de l'achalandage durant l'été et au début de l'automne. Toutefois, l'achalandage et les tarifs liés à la classe VIA 1 ont baissé au cours du deuxième semestre, quand VIA a dû composer avec une concurrence féroce de la part des transporteurs aériens pour les marchés des affaires de Montréal, Ottawa et Toronto.

## Commentaires et analyse de la direction

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2008, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables de VJA (qui sont compris dans les états financiers consolidés) et les éléments hors financement de l'Etat. Cette analyse devrait être lue en parallèle avec les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

## APERÇU DES RESULTATS FINANCIERS

( ) = DEFAVORABLE

2008	Par rapport au budget	Par rapport à 2007
\$	\$	\$
282,9	11,3	4,2
299,2	11,4	4,0
513,4	(4,8)	(0,9)
214,2	6,6	3,0
4 605	355	8,4
		423
		10,1

groupe de 272 millions de dollars. Par conséquent, le rapport des produits sur les dépenses d'exploitation a reculé légèrement (baissé d'un demi point de pourcentage), mais le financement de l'Etat de l'exploitation par voyageur-mille a diminué de 0,5 cent.

## PRODUITS VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

Globalement, le total des produits a progressé de 13,6 millions de dollars comparativement à 2007, soit une hausse de 4,7 pour cent qui a surpassé les cibles de budget annuelles de 4,0 pour cent. Les gains enregistrés en matière de «dachaladage» ont été impressionnants pour

10,1 pour cent et un total de 4,6 millions de voyages, tandis que le total des voyageurs-milles, qui s'est chiffré à 951 millions, a connu une amélioration de 8,7 pour cent. Les produits par voyageur-mille ont reculé à 29,6 cents, soit 3,0 pour cent de moins qu'en 2007 grâce à une gestion des produits axée sur la croissance.

VIA a obtenu de solides résultats financiers en 2008, et elle a atteint un dépasse la plupart des cibles établies dans le Plan d'entreprise. L'année a commencé avec une importante croissance de l'achalandage et des produits au cours du temps des Fêtes, et les résultats sont demeurés solides tout au long de l'année jusqu'en octobre, touchant par une baisse de la confiance des consommateurs à la suite de la crise financière mondiale. Toutefois, la croissance a repris en décembre, et VIA a terminé l'année avec un nouveau record en matière d'achalandage, ayant transporté plus de 4,6 millions de voyageurs, et une augmentation de plus de 13 millions de dollars du total des produits.

La croissance des produits a partiellement contrebalancé une hausse des charges d'exploitation. L'aléandage accru, la flambée du prix du carburant, les perturbations du service causées par des déraillements et un recul important de la ponctualité se sont traduits par une augmentation des charges par rapport à 2007. Le total des charges d'exploitation a

## ACCÈS À L'INFORMATION

VIA est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général.

En septembre 2007, en vertu de dispositions législatives désormais en vigueur, la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* sont devenues applicables à VIA. Ces lois régissent le droit légal et exécutoire lié à l'accès public aux dossiers qui sont sous l'autorité du gouvernement fédéral et de ses institutions. VIA a élaboré un processus en vue de recevoir les demandes de renseignements et d'y répondre et, en 2008, le Commissaire à l'information du Canada a demandé la permission d'utiliser le site Web sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels de VIA comme modèle pour d'autres sociétés d'État.

En 2008, VIA a reçu 74 demandes de renseignements en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. La réponse à deux de ces demandes a été reportée à l'année 2009. En 2008, dans le cadre de la vérification annuelle de l'Association canadienne des journaux quant à la façon dont sont appliquées les lois sur l'accès à l'information, VIA a remporté les meilleures notes au chapitre de la transparence parmi les organismes fédéraux.

# Gouvernance d'entreprise

## Comité des ressources humaines

Se penche sur les questions liées aux nominations, à la rémunération, au rendement et à la succession des représentants officiels, et fait des recommandations à ce sujet au conseil d'administration; il reçoit également la structure organisationnelle.

## Comité des placements

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement au rendement des placements associés à la caisse de retraite et au Fonds de renouvellement des actifs, ainsi qu'aux politiques et aux questions connexes.

## Comité des candidatures

Présente des recommandations à l'ensemble du conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait aux nominations et au renouvellement des nominations aux postes de chef de la direction et de président du conseil d'administration.

## Comité de la planification et des finances

Supervise et assure le suivi du plan stratégique de la Société, du Plan d'entreprise quinquennal, ainsi que des budgets annuels destinés à l'exploitation et aux immobilisations.

## Comité de l'immobilier et de l'environnement

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement à la direction stratégique à prendre pour les actifs immobiliers de la Société, et reçoit les rapports sur l'état des enjeux de nature environnementale qui sont abordés au sein de la Société.

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la gestion et la direction stratégiques de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

La Société et les membres du conseil d'administration se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, et une évaluation indépendante effectuée en 2008 a accordé un classement positif au conseil à cet égard. En outre, dans le cadre de l'Examen spécial de VIA effectué tous les cinq ans par le vérificateur général, le conseil a reçu une évaluation positive pour ses pratiques de gouvernance.

Tous les membres du conseil sont signataires d'un code d'éthique reflétant l'esprit et le but de la *Loi sur la responsabilité*, qui établit les normes de transparence et de responsabilité que doivent respecter les représentants et les directeurs des sociétés d'État.

## COMITÉS DU CONSEIL

### Comité de la vérification et des risques

Assure la supervision et le suivi des normes de l'entreprise en matière d'intégrité et de comportement, des rapports sur les renseignements financiers et leur divulgation, ainsi que le rapport annuel, de même que des pratiques de contrôle interne, ainsi que des politiques et des procédés liés à la gestion des risques.

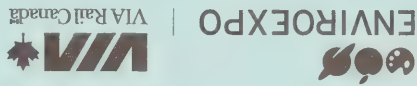
### Comité de la gouvernance d'entreprise

Examine les pratiques de gouvernance appliquées au sein de VIA et fait des recommandations sur ces questions au conseil d'administration.

## ÉQUIPES VERTES BÉNÉVOLES

Dans l'ensemble de la Société, des équipes vertes composées de bénévoles encouragent tous les employés à déterminer des façons d'améliorer la performance environnementale de VIA. En 2008, VIA a remporté le prix de l'Environnement décerné par l'Association des chemins de fer du Canada pour avoir mis sur pied les équipes vertes en guise d'approche de gestion. En 2007, des délégués de passage de l'organisme Canadian Business for Social Responsibility ont mentionné que « les équipes vertes de VIA constituent une approche unique qui permet aux employés

d'apporter des changements positifs à leur milieu de travail, et ce, selon un point de vue démocratique, de la base jusqu'au sommet ». La structure des équipes vertes encourage les employés de tous les échelons à travailler ensemble pour fournir une expérience de voyage respectueuse de l'environnement à nos clients et améliorer constamment la performance environnementale de VIA. Nos onze équipes vertes, réparties dans l'ensemble de notre réseau, sont composées d'employés bénévoles qui mettent en action notre passion de notre réseau, sont composées d'employés de notre réseau, sont composées d'employés de notre entreprise.



À l'occasion d'une célébration en l'honneur de la fête du Canada qui s'est déroulée à Ottawa en 2008, on a dévoilé les gagnants de la première édition d'EnviroExpo, concours national qui conjugue l'art et la science dans la recherche de solutions environnementales. Lancée par VIA en 2007 en association avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada, EnviroExpo est un nouveau volet d'innovation environnementale dans le cadre de l'Expo-sciences pancanadienne. Quelque 30 000 écoles et 20 000 jeunes ont participé au projet, et trois élèves ont remporté des bourses d'études postsecondaires d'une valeur de 10 000 \$ décernées par VIA. Plus de 100 employés de VIA ont offert leur temps à titre bénévole pour aider à organiser et à coordonner les événements dans le cadre des foires scientifiques dans l'ensemble du pays et ont aidé à faire d'EnviroExpo le plus important volet de la foire scientifique nationale en 2008.

La deuxième édition annuelle d'EnviroExpo a été lancée en novembre 2008.



# Accroître notre performance environnementale

Les employés de VIA sont très fiers de faire office de chefs de file en ce qui a trait aux pratiques commerciales et aux services de transport respectueux de l'environnement. Les procédures de signalement relatives à l'environnement font partie intégrante du cadre de planification et de responsabilité de la Société en vertu de la stratégie *Aller de l'avant*. Des cibles précises et mesurables pour l'amélioration de la performance environnementale sont établies chaque année. Une politique appliquée dans l'ensemble de la Société encourage l'adoption de pratiques durables dans toutes les activités de VIA, et ce, dans les centres de maintenance des trains, les bureaux et les gares, tout comme dans l'exploitation des trains voyageurs.

## RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Le service ferroviaire voyageurs est reconnu comme étant un mode de transport respectueux de l'environnement, et VIA travaille constamment à améliorer la performance de ses trains. Depuis 1990, VIA a réduit sa consommation de carburant de 30 pour cent par voyageur-kilomètre, et ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15,5 pour cent. Ce résultat a été atteint en exploitant davantage de trains et en transportant plus de voyageurs que depuis toute autre année depuis 1990.

En 2008, VIA a continué de réduire l'incidence environnementale des services à bord des trains. Par exemple, davantage de produits utilisés à bord (comme les tasses à café) sont faits à base de matières recyclées, et des théas équitables sont désormais offerts. Par ailleurs, à l'instar de nombre d'hôtels responsables, VIA offre à ses clients qui entreprennent un voyage de quatre nuits entre Toronto et Van-couver la possibilité de recevoir sur demande un changement de literie propre, plutôt que tous les jours.

## RÉDUIRE, RÉUTILISER, RECYCLER

Tous au sein de VIA sont encouragés à élaborer des stratégies pour « réduire, réutiliser et recycler » dans le milieu de travail et à bord des trains. Un Guide d'achats écologiques favorise l'utilisation de produits écologiques dans tous les secteurs de l'entreprise. Par exemple, du papier recyclé est utilisé pour les produits à bord, comme les serviettes et le papier hygiénique, de même que pour les documents imprimés, tels les horaires des trains. Seul du café équitable est servi dans les trains, ce qui soutient des pratiques respectueuses de l'environnement tout en améliorant les conditions de vie dans les pays en développement. Dans la mesure du possible, la Société recycle ce qui peut l'être, des piles jusqu'au matériel informatique mis au rebut. Au cours des dernières années, les équipes de la maintenance ont réduit l'utilisation de produits chimiques de près de 50 pour cent pour les processus comme le traitement de l'eau et le nettoyage des trains.

Après la migration des agences de voyages nord-américaines vers le portail Web RESERVA de VIA, la Société s'est concentrée sur ses agents généraux de vente extraterritoriaux (Europe et Australie / Nouvelle-Zélande) en 2008, et elle a amorcé un processus semblable pour élargir et diversifier ses ventes en ligne. Dans le cadre de ce projet, VIA, en partenariat avec BMO Groupe financier, a créé un nouveau processus de paiement et de règlement fondé sur des cartes de crédit virtuelles de marque du fabricant, qui sont reconnues comme étant une innovation majeure dans l'ensemble de l'industrie.

employés une source en ligne unique pour accéder à tous les renseignements et les services relatifs à VIA. Les autres projets clés en cours de développement comprennent : un réaménagement du site Web public de VIA; un projet en vue de fournir aux clients de l'information à jour sur les heures prévues de départ et d'arrivée des trains en tout temps; des améliorations au système de réservation VIAet pour aider les agents de ventes par téléphone à fournir un service plus rapide et plus efficace aux clients; ainsi que le déploiement d'une technologie qui améliorera la productivité en ce qui a trait à la maintenance.

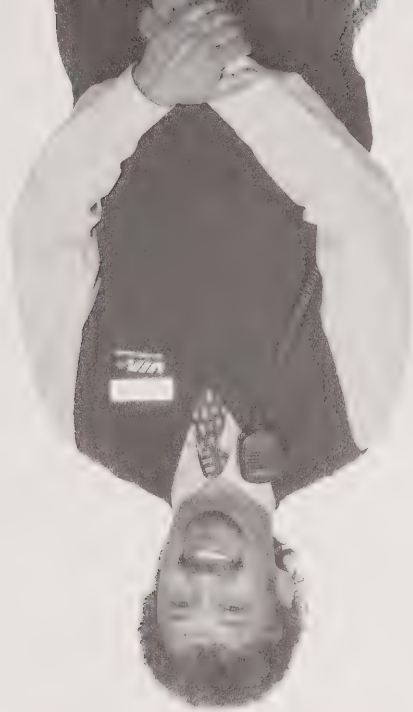
L'élaboration et la mise en œuvre du plan stratégique est gérée par le comité directeur de la technologie de l'information. Ce comité veille à ce que tous les projets soient conformes à la stratégie d'entreprise de VIA et soient fondés sur des processus efficaces en matière de gouvernance de la technologie de l'information.

## UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

Par conséquent, les ventes en ligne ont continué de générer une part croissante des produits totaux. Quand les ventes en ligne ont été lancées en 1997, VIA a enregistré un total annuel de 1 million de dollars de ventes en ligne. En 2008, ces ventes ont bondi à 128 millions de dollars, ce qui représente 45 pour cent des produits voyageurs totaux de VIA. La hausse des ventes en ligne et les autres améliorations technologiques se sont traduites par des économies d'exploitation d'environ 1,6 million de dollars par année.

La technologie de l'information fournit des outils utiles pour réduire les coûts et accroître la productivité dans tous les domaines d'exploitation de VIA. En 2008, VIA a élaboré un plan stratégique complet en matière de TI pour identifier et coordonner les projets de technologie de l'information qui soutiennent le plus efficacement les objectifs d'affaires de la Société et qui aident VIA à offrir un service plus concurrentiel et davantage axé sur la clientèle.

L'une des priorités dans le cadre de ce plan est la mise en place d'un nouvel intranet pour la Société. Élaboré en 2008, son lancement est prévu pour le début de 2009, ce qui offrira aux



# Améliorer notre attitude entrepreneuriale

## EXPLORATION DE NOUVEAUX MARCHÉS DE NICHE

VIA a exploité de nouveau le service novateur Bike Train entre Toronto et Niagara Falls. Lancé sous la forme d'un projet pilote en 2007, en partenariat avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, la ville de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, ce service encourage les cyclistes à apporter leur vélo quand ils visitent la région. Depuis son lancement initial, le concept de la promotion du tourisme local et régional par l'intermédiaire des services ferroviaires spéciaux a beaucoup attiré l'attention, et d'autres collectivités ont indiqué qu'elles étaient intéressées à élargir ce service.

Dans l'Ouest canadien, VIA travaille avec un vaste éventail de complexes de villégiature, d'hôtels et d'associations touristiques pour développer de nouvelles possibilités de voyages, comme le Train des neiges entre Edmonton et Jasper. En Colombie-Britannique, VIA a établi un partenariat avec Sun Peaks Resort, près de Kamloops, pour accroître les voyages en train par les skieurs et les amateurs de planche à neige. Les changements qui ont été apportés au *Canadien* permettent désormais aux voyageurs qui circulent vers et depuis Vancouver ou Jasper d'arriver à Kamloops tard en soirée ou tôt le matin, puis de prendre une navette jusqu'au complexe.

## RÉDUCTION DES FRAIS D'ENVOI ET AUGMENTATION DES VENTES À L'AIDE DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

VIA utilise avec succès des systèmes d'émission des billets et de réservation en ligne en vue de réduire les frais d'envoi, de créer de nouvelles occasions de génération de produits, et d'offrir des façons plus pratiques pour les clients d'accéder aux services ferroviaires. VIA a continué d'explorer et d'accroître les possibilités d'utilisation novatrice de technologies Web en 2008.

Dans l'ensemble de la Société, VIA cultive une attitude entrepreneuriale axée sur le contrôle des coûts, sur l'accroissement de la productivité et sur l'exploration de nouvelles occasions d'affaires. Cette attitude a aidé à transformer VIA en tant qu'entreprise et est demeurée une priorité en 2008. Les initiatives de contrôle des coûts à tous les niveaux ont aidé à maintenir les charges d'exploitation sous contrôle et les mesures de recouvrement des coûts sur la bonne voie, malgré la hausse du prix du carburant. De nouveaux partenariats ont aidé la Société à tirer parti de marchés de niche et de produits inexploités. Enfin, les technologies novatrices ont continué d'être axées sur la réduction des coûts et sur l'amélioration de l'efficacité, tout en rehaussant les interactions avec tous les clients.

## COMMERCIALISATION DE L'EXPERTISE DE VIA

En juillet, VIA a signé une entente de coopération avec la SNCF International, une filiale indépendante de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). En vertu de cette entente, les deux chemins de fer collaboreront pour promouvoir leur savoir-faire en ce qui a trait à l'exploitation et à la gestion des services ferroviaires voyageurs en Amérique du Nord et dans le monde entier. VIA et la SNCF International partageront leurs connaissances et leur expérience afin de commercialiser leur expertise, leur renommée professionnelle et leurs ressources techniques dans le monde entier. La collaboration entre les deux entreprises comprendra une participation commune à des demandes de propositions ou un soutien technique ou opérationnel dans le développement de projets, particulièrement dans les domaines du service à la clientèle, de l'exploitation, de la maintenance du matériel roulant, de la formation, de la gestion et du partage d'informations.

## RENOUVELLEMENT DU PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Le programme VIA Préférence, qui favorise la fidélité de la clientèle et qui incite les clients à voyager plus fréquemment, récompense les clients de VIA en leur offrant des points obtenus pour des voyages, qui peuvent être échangés pour des voyages en train gratuits. Grâce à la simplicité de son programme d'accumulation (1 point pour 1 dollar dépensé) et au nombre relativement peu élevé de points requis pour leur échange contre une prime, VIA Préférence est l'un des programmes les plus généreux en son genre au Canada. De plus en plus de voyageurs y ont adhéré au cours de la dernière décennie, le nombre de membres se chiffrant actuellement à plus de 365 000.

En 2008, VIA a complètement remanié le programme. VIA Préférence est désormais un programme de deuxième génération qui comprend des courtisés, du marketing direct et du marketing de première ligne. Il propose des communications dynamiques et personnalisées pour chaque membre, et il vise à soutenir tous les principaux aspects de l'expérience-client, dont les communications directes, l'expérience à bord des trains, les achats et le service à la clientèle. Les changements qui ont été apportés reflètent les plus récentes tendances au sein de l'industrie et ont transformé le programme, qui est passé d'un modèle traditionnel de fidélisation et de points vers une gamme d'avantages plus exhaustive et des services rehaussés pour ses membres.

## ÉLOGES POUR LE MARKETING NOVATEUR DE VIA

Les essais ont aidé VIA à identifier des domaines à améliorer en ce qui a trait au matériel roulant, tout en confirmant que les clients ont bien réagi à l'option Renaissance. Dans le cadre de sondages effectués parallèlement à ces essais de fonctionnement, les voyageurs ont noté de 8 ou 9 sur 10 – soit un meilleur résultat que celui habituellement obtenu par les autres types de matériel roulant.

## ESSAIS DU MATÉRIEL ROULANT RENAISSANCE DANS LE CORRIDOR

En outre, VIA Préférence a lancé sa propre cyberboutique en décembre, où les membres peuvent accumuler des points sur les achats en ligne qu'ils effectuent auprès de plus de 75 commerçants, dont Apple Store, Canadian Tire, Reitmans et Sears.

Le programme VIA Préférence remanié a attiré l'attention de l'Association de marketing relationnel du Québec (AMR), qui lui a décerné en octobre son Prix du conseil d'administration, le plus prestigieux prix accordé à une entreprise par l'AMR. L'Association a salué VIA pour avoir développé VIA Préférence comme une approche de marketing direct novatrice et audacieuse.





# Assurer la croissance de l'entreprise

## LA CROISSANCE PAR L'INTERMÉDIAIRE DE PARTENARIATS

VIA a continué, d'une part, de collaborer avec des agents, des voyagistes et des agences de voyages pour promouvoir les voyages d'agrément et le tourisme en train et, d'autre part, de cultiver des partenariats en vue d'une croissance future. Par exemple, VIA jouit d'une présence bien établie sur les marchés asiatiques, puisque la Société a inauguré en 1995 un bureau de marketing outre-mer au Japon. Ce bureau a aidé à faire de VIA l'une des marques les plus reconnues dans la région pour les voyages outre-mer, et la Société travaille à étendre son rayonnement en Chine, l'un des plus importants marchés émergents pour le tourisme au Canada.

En outre, VIA continue de collaborer avec la Commission canadienne du tourisme, les associations touristiques locales et régionales, ainsi que les chambres de commerce locales. Ces partenariats permettent à VIA de partager l'expertise et les ressources nécessaires pour atteindre et développer de nouveaux marchés, tout en aidant à soutenir l'industrie touristique canadienne dans son ensemble.

VIA travaille également avec des partenaires de l'industrie pour développer de nouveaux produits et services. Grâce à un nouveau partenariat formé en 2008 avec Joniview Canada, l'un des plus importants voyagistes spécialisés dans le tourisme entrant au pays, les clients peuvent désormais faire des réservations pour des forfaits-vacances complets – dont des voyages en train, l'hébergement à l'hôtel et des options d'excursions touristiques – directement sur le site Web de VIA. Les confirmations sont émises en ligne, aucun document n'a besoin d'être posté, les coupons pour l'hôtel et les excursions sont imprimés par le consommateur, et les billets de train peuvent être reçueillis aux bornes de billetterie libre-service de VIA.

VIA est en bonne position pour répondre à la demande du marché et accroître à l'avenir tant son achalandage que ses produits. Au fur et à mesure que le matériel roulant sera remis à neuf et que les améliorations seront apportées à l'infrastructure dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de la Société, VIA prévoit renforcer sa capacité afin d'être en mesure de servir jusqu'à un million de voyageurs supplémentaires d'ici 2012.

En 2008, la priorité de VIA consistait à accroître sa position sur le marché par l'intermédiaire d'une démarche dynamique de marketing et d'établissement des prix. En réponse à une demande importante au début de l'année, VIA a élaboré une nouvelle stratégie de tarifs réduits pour augmenter l'achalandage tout au long de l'été et au début de l'automne, et a effectué des tests initiaux pour une nouvelle Cybercarte-rabais en vue d'encourager les clients à voyager plus fréquemment en train. Les partenariats avec les voyagistes ont été axés sur le fait de renforcer et de développer l'industrie touristique, en réponse au raffermissement du dollar canadien. Par ailleurs, de nouvelles façons de gérer et de déployer le matériel roulant ont été testées en guise de préparation pour une croissance soutenue dans le Corridor.

## TARIF RÉDUIT POUR LES MEMBRES DES FORCES CANADIENNES

Pour les remercier de servir leur pays, VIA a offert aux membres actuels et à la retraite des Forces canadiennes et de la Défense nationale des voyages sans frais illimités en classe Confort pendant le mois de juillet. Cette offre spéciale était valable partout au sein du réseau de VIA, et était assortie d'une réduction de 50 pour cent pour les membres de leur famille. Les membres des Forces canadiennes et leur famille ont effectué presque 60 000 voyages au cours de ce mois, soit près de 20 millions de voyageurs-milles d'un océan à l'autre.



temps à Winnipeg pour permettre aux clients de visiter la ville. De plus, le nouvel horaire est plus pratique pour ceux qui voyagent entre Saskatoon et Winnipeg.

## DE NOUVELLES OPTIONS POUR LES VOYAGEURS ENTRE OTTAWA ET MONTRÉAL

En janvier 2008, VIA a ajouté un nouveau service en mi-journée sur la liaison Ottawa-Montréal, et ce, dans les deux directions. Les clients peuvent désormais choisir parmi six départs quotidiens pour les voyages en semaine. Les nouveaux départs comprennent également des correspondances plus pratiques pour les clients qui voyagent vers et depuis Québec. À ce jour, l'achalandage pour ces nouveaux départs a surpassé les attentes.

VIA a continué de collaborer avec l'Office des transports du Canada, le Conseil des Canadiens avec déficiences, et des experts en matière de conception accessible afin d'offrir une expérience de voyage plus accessible pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux. À la suite de l'approbation du concept préliminaire, VIA réaménage certaines de ses voitures-lits et voitures-coachs Renaissance pour accroître l'espace dans les aires d'ancrage pour fauteuil roulant et les toilettes accessibles, offrir davantage d'espace pour les animaux d'accompagnement, et combiner deux chambres de voitures-lits existantes en une seule chambre accessible agrandie, dotée d'une toilette communicante.

## LANGUES OFFICIELLES

VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, et ce, dans la langue officielle de leur choix. En 2008, 98 pour cent des voyageurs ayant répondu à un sondage sur la satisfaction de la clientèle ont affirmé avoir été servis dans la langue de leur choix par VIA, et ce, que ce soit au téléphone, à la gare ou à bord des trains. De plus, VIA a fait l'objet d'une seule plainte auprès du Commissariat aux langues officielles, comparativement à 26 pour l'année précédente. VIA offre également un milieu de travail où les employés peuvent s'exprimer dans la langue de leur choix, dans les régions désignées bilingues. De plus, toutes les communications officielles sont rédigées en français et en anglais, et VIA utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

## RECONNAISSANCE ET PRIX

Pour une deuxième année consécutive, VIA a remporté la première place parmi les services ferroviaires voyageurs dans le cadre des prix annuels Agents' Choice Awards, et a de nouveau devancé des exploitants comme Rocky Mountain-Rail et Trans-Siberian Railway. Les agents de voyage ont déclaré que le personnel bien informé et le service de qualité de VIA sont les raisons pour lesquelles ils ont accordé cet honneur à la Société.

De plus, en 2008, le *Canadien* a été classé sur la liste des 25 trains par excellence au monde par la Society of International Railway Travelers. Le *Canadien* était le seul train à horaire régulier en Amérique du Nord en lice.

Le nouvel accord conclu avec le CN, qui couvre la période du 1<sup>er</sup> janvier 2009 au 31 décembre 2018, propose une approche simplifiée relativement aux frais d'accès pour les services assurés dans le Corridor et à l'extérieur du Corridor. Il prévoit également une manière plus simple de mesurer la ponctualité et la responsabilité liée aux retards, un objectif de ponctualité que doit atteindre le CN, et un schéma de prime/pénalité qui reflète le rendement réel par rapport à l'objectif fixé. D'autres clauses de l'accord ont été actualisées ou éliminées pour qu'elles soient conformes aux changements qui se sont opérés au chapitre de l'exploitation à VIA au fil des ans.

À la fin de 2008, VIA renégociait également ses ententes avec deux chemins de fer d'intérêt local – la Hudson Bay Railway (entre The Pas et Churchill) et la Goderich-Exeter Railway (Guelph, Kitchener et Stratford). D'ici la fin des nouvelles négociations, l'accord de services du CN qui a été transféré à ces chemins de fer d'intérêt local demeure en vigueur, et ce, jusqu'à ce que de nouveaux accords soient conclus.

## UN NOUVEL HORAIRE POUR LE CANADIEN

Après avoir consulté les clients, les collectivités et les représentants du CN en ce qui concerne les retards liés à l'exploitation qui ont une incidence sur les liaisons de l'Ouest de VIA, la Société a établi en décembre 2008 un nouvel horaire repensé pour le *Canadien*. Un voyage de nuit a été ajouté à l'horaire dans chacune des directions et les représentants du CN collaboreront pour s'assurer que les trains seront en mesure de respecter les heures de départ et d'arrivée prévues.

Les départs de Vancouver et de Toronto s'effectuent désormais le soir, ce qui permet à VIA d'offrir une correspondance d'un océan à l'autre aux personnes qui voyagent entre l'Ouest et l'Est du Canada, dans les deux directions, sans qu'elles n'aient à séjourner une nuit à Toronto. L'horaire prévoit également du

# Tenir la promesse faite aux clients

avant la remise à neuf des locomotives et des voitures voyageurs dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations.

En outre, l'achalandage accru dans le Corridor a contribué à l'enregistrement de retards, puisque les voyageurs prennent plus de temps pour monter à bord des trains et pour en descendre. VIA a réalisé une étude complète des temps d'arrêt dans les gares du Corridor et a déterminé les endroits où plus de temps était à prévoir dans les horaires afin d'y servir le nombre accru de voyageurs. Un nouvel horaire a été lancé en juin pour les trains du Corridor, les heures de départ et d'arrivée ayant été révisées, l'horaire est maintenant plus fiable.

VIA a également établi une nouvelle relation productive avec le Canadien National (CN), à qui appartient une grande partie de l'infrastructure utilisée par ses trains. Par conséquent, le CN collabore maintenant de façon plus étroite avec VIA pour créer une meilleure compréhension commune des exigences d'exploitation de VIA et pour trouver des manières de gérer l'infrastructure qui permettent de remplir ces exigences de façon plus efficace. Ce partenariat renouvelé a permis d'améliorer la ponctualité enregistrée pendant la deuxième moitié de l'année, et entraînera des améliorations supplémentaires en 2009.

## ACCORDS DE SERVICES

Un nouvel accord de services, négocié avec le CN en 2008, fournira une meilleure structure d'exploitation pour améliorer la ponctualité. VIA exploite ses trains sur l'infrastructure des sociétés de transport ferroviaire de marchandises en vertu des conditions générales d'une entente signée pour la première fois avec le CN en 1989, entente qui devait expirer le 31 décembre 1998. En 1995, avant que le CN ne devienne une société cotée en bourse, le contrat avait été prolongé de 10 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2008.

«Tenir la promesse faite aux clients» à VIA signifie s'assurer que l'expérience réelle vécue à bord du train en ce qui concerne le service coïncide avec les attentes des clients. Tout au long de 2008, VIA a continué de raffiner et d'approfondir sa compréhension des attentes de la clientèle, et de trouver de meilleures manières de les combler. Par exemple, VIA a poursuivi son examen exhaustif des produits et services qu'elle offre dans le Corridor. L'objectif de cet examen entrepris en 2007 est de déterminer dans quelle mesure l'expérience-client correspond à la promesse véhiculée aux clients par l'intermédiaire de la publicité, des promotions et des autres circuits de VIA, et de concevoir des services qui satisferont davantage leurs attentes en constante évolution dans le futur.

## LE DÉFI DE LA PONCTUALITÉ

VIA a également élaboré un nouveau programme de formation destiné aux employés de première ligne, qui s'intitule *Créer des relations-clients hors pair*. Il s'agit de la mise à jour d'un cours de formation antérieur portant sur le service à la clientèle, qui combine des modules présentés en ligne et en classe. Ces modules proposent aux employés de nouveaux outils et de nouvelles techniques pour créer des expériences uniformes et positives pour les clients.

L'une des priorités des clients à bord de tous les trains de VIA est la prestation d'un service ponctuel et fiable, ainsi que l'utilisation de trains qui respectent les heures de départ et d'arrivée prévues. Cette priorité est devenue un important défi au cours des dernières années et a constitué une question majeure pour VIA – et pour les clients – en 2008. Les conditions hivernales rigoureuses ont contribué à augmenter les retards enregistrés par les trains pendant la première partie de l'année. De plus, le matériel roulant vieillissant de VIA connaît de plus en plus de pannes et de problèmes de maintenance – une question qui ne sera pas entièrement résolue

■ En octobre, environ 600 personnes ont

effectué un voyage aller-retour entre Vancouver et Mission, en Colombie-Britannique, à bord de l'Express des chemins, un train spécial comportant une locomotive à vapeur ancienne et treize voitures-coachs offertes par VIA. Cette initiative, coordonnée par un groupe d'employés de la région de Vancouver en collaboration avec les représentants du Canadien National, du Canadien Pacifique et de la Burlington Northern Railway, a permis de récolter plus de 17 000 dollars pour la campagne liée aux camps des Timbres de Pâques de la BC Lions Society. Depuis plus de 20 ans, les employés de VIA participent de façon active aux Relais 24 Heures – Timbres de Pâques tenus chaque année dans des villes partout au Canada.

■ À l'automne 2008, VIA a entrepris sa Campagne nationale de charité annuelle, qui vise à récolter des fonds pour Centraide Canada et Partenairesanté. Dans le cadre de cette Campagne, dont le slogan était « Fais partie du changement », les employés ont amassé plus de 257 000 dollars pour les organismes en question.

■ Des employés se sont portés volontaires pour participer à la coordination d'EnviroExpo, un projet national qui incite les élèves à élaborer des projets scientifiques visant à trouver des solutions aux problèmes liés à l'environnement. VIA a lancé le projet EnviroExpo en 2007 en partenariat avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada.

■ Depuis de nombreuses années, les employés jouent un rôle actif dans l'organisation entourant la mise en service du Train du père Noël dans l'Ouest canadien : au fil des ans, ce train est devenu si populaire que tous les billets se vendent en quelques jours et, parfois, en quelques heures seulement. En 2008, plus de 7 400 dollars ont été amassés grâce au Train du père Noël, tous les profits réalisés sont versés aux hôpitaux pour enfants de Jasper, de Prince George et de Prince Rupert.

Parallèlement, le sondage a permis d'identifier les secteurs où VIA peut améliorer l'engagement des employés. Par exemple, bien que les employés aient l'impression que la Société connaît mieux la direction qu'elle suivra pour l'avenir, les leaders ne déploieraient pas suffisamment d'efforts pour que les employés soient enthousiastes par rapport à cette direction. Seulement 54 pour cent des employés ont affirmé posséder les outils et les ressources nécessaires pour être le plus productif possible au travail. Les employés aimeraient également que des améliorations supplémentaires soient enregistrées dans les domaines de la gestion du rendement, de la reconnaissance et des occasions de perfectionnement.

Depuis l'analyse des résultats du sondage, les cadres supérieurs travaillent à l'élaboration d'un plan d'action de la Société, tandis que les chefs d'équipe collaborent avec le personnel pour mener des séances de rétroaction et pour créer des plans d'action locaux, au besoin. Ces mesures serviront de base à la consolidation de VIA – en 2009 et pour les années à venir – en tant qu'entreprise au sein de laquelle les gens aiment le travail qu'ils accomplissent, et peuvent contribuer à son succès.



L'équipe verte du Centre de maintenance de Montréal, qui prend part à des projets de nature environnementale, s'est associée à une école primaire voisine et partage avec elle les profits du recyclage de cannettes de métal et d'aluminium. Les fonds amassés sont utilisés pour des projets qui concernent notamment les installations pour les enfants ayant une déficience et l'amélioration de la bibliothèque de l'école.



La reconnaissance de la mobilisation des employés à l'égard des communautés qui leur tiennent à cœur et le soutien nécessaire à cette mobilisation constituent des éléments importants de la mobilisation du personnel. En 2008, VIA a continué de favoriser l'apport des employés aux causes importantes, aux événements et aux organismes dignes d'intérêt, et a consolidé les partenariats conclus avec les organismes communautaires.

## ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

En janvier 2008, VIA a établi un partenariat avec l'organisme Jeunesse, J'écoute dans le but d'appuyer ses services d'information et de consultation en ligne et par téléphone (sans frais) offerts aux jeunes à toute heure du jour et de la nuit. Au cours de la *Journée VIA* au Centre de maintenance de Montréal, qui s'est avérée le plus grand événement axé sur les employés de toute l'histoire de VIA, environ 1 500 employés ont amassé des fonds pour ce service. De plus petits groupes d'employés de Vancouver à Halifax ont également participé à des collectes de fonds pour Jeunesse, J'écoute.



# Favoriser l'engagement de nos gens

## SONDAGE DE MOBILISATION DES EMPLOYÉS

En 2008, VIA a mené un sondage auprès des employés à l'échelle de la Société pour déterminer à quel point VIA a été efficace dans la création d'une entreprise où les gens aiment travailler, sentent que le travail qu'ils accomplissent est utile et se considèrent engagés à contribuer au succès de VIA. Les résultats obtenus sont encourageants lorsqu'on les compare aux opinions exprimées par les employés dans le cadre d'un sondage similaire mené en 2005. Ces résultats permettront à l'entreprise de trouver de nouvelles façons de renforcer davantage l'engagement des employés au cours des années à venir.

La grande majorité des employés ont affirmé qu'ils étaient très fiers de travailler pour la Société et qu'ils croient que VIA ajoute de la valeur au sein des collectivités desservies par le rail voyageurs. La majorité, soit 94 pour cent des employés, déclare qu'elle comprend comment son travail est relié à la clientèle. Ce niveau de compréhension, qui a connu une hausse de 20 pour cent par rapport à 2005, constitue une assise solide en vue d'assurer l'évolution de VIA en tant qu'entreprise axée sur la clientèle.

En outre, un plus grand nombre d'employés affirment qu'ils se sentent incités à agir pour améliorer l'expérience vécue par le client. Les employés ont indiqué que le leadership de VIA leur donne maintenant une direction plus claire quant à l'avenir de l'entreprise. Plus de gens ont mentionné qu'ils entretiennent une bonne relation avec leurs gestionnaires et que ces derniers leur fournissent des commentaires plus constants sur la manière dont ils accomplissent leur travail.

Les gens font bien leur travail lorsqu'ils croient que ce qu'ils accomplissent est important, lorsqu'ils comprennent de quelle façon leur travail contribue aux principaux buts de la Société, et lorsqu'ils peuvent apporter cette contribution dans un environnement qui favorise et récompense les meilleurs efforts. Cet aspect est particulièrement important au sein d'une entreprise axée sur le service à la clientèle, où le succès commercial dépend de l'engagement personnel que prennent les employés à l'égard de leur emploi – un engagement qui vise à déployer tous les efforts pour combler les besoins des clients.

Avec le lancement de la stratégie *Aller de l'avant* en 2005, VIA a entamé un processus consultatif auprès des employés de l'ensemble de la Société pour nourrir un tel engagement et pour les inciter à s'engager directement à l'égard des valeurs, des buts et du succès du rail voyageurs. La stratégie *Aller de l'avant* est revue, mise à jour et communiquée aux employés de façon régulière, et ce, par le biais de rencontres en personne avec les superviseurs et de rapports réguliers sur les progrès réalisés au chapitre du rendement de l'entreprise.

De nouvelles initiatives de formation, dont un éventail de modules et de ressources en ligne, ont contribué à faire cadrer les outils de perfectionnement personnel, les perspectives de carrière et les buts stratégiques de la Société. La nouvelle structure pour les évaluations de rendement, l'établissement des objectifs et la rémunération a permis de créer des liens plus clairs et plus directs entre le rendement individuel, le rendement collectif et le succès de VIA en tant qu'entreprise. De nouveaux programmes ont amené les gestionnaires à émettre des commentaires plus constructifs, et à diriger, encadrer et appuyer les employés de façon plus pertinente.

## SAUVER DES VIES

En 2008, VIA a installé des défibrillateurs externes automatisés – utilisés pour ranimer les victimes d'un arrêt cardiaque – à bord de tous les trains, ainsi que dans certaines de ses gares voyageurs et lieux de travail. Environ 625 employés de VIA partent au pays ont reçu une formation sur l'utilisation de ces appareils.

Ce programme est l'un des premiers au sein de l'industrie des transports ferroviaires pour voyageurs en Amérique du Nord et a valu à VIA le Prix de la sécurité 2008 décerné par l'Association des chemins de fer du Canada.

Il est important de noter que le programme de défibrillateur conjugué à la vigilance des employés a déjà permis de sauver la vie d'un client. En effet, trois mois après l'installation des défibrillateurs, l'un d'eux a été utilisé pour ranimer une victime d'un arrêt cardiaque qui se trouvait sur le quai d'embarquement de la gare Union de Toronto. Les premiers répondants ont affirmé que l'utilisation rapide du défibrillateur a été essentielle à la survie de cette personne.

## PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

L'équipe de gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques a pris part à l'élaboration d'un nouveau Plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ferroviaire à l'intention des employés, qui a été distribué en décembre 2008. Ce guide de référence résume les principales responsabilités du personnel de VIA touché par une situation d'urgence impliquant un train, telle qu'une collision, un déraillement, un incident relatif à la sûreté ou une possible alerte liée à la santé.

Outre les responsabilités des employés, ce guide comprend la chaîne de commandement, et les mesures nécessaires pour assurer une bonne communication et la coordination des mesures d'urgence. Depuis sa mise en œuvre, les employés ont reçu une formation pour se familiariser avec son utilisation et son application.

## PROTECTION DES SERVICES ESSENTIELS

Les services de transport sont essentiels non seulement pour l'économie du pays, mais aussi pour la santé et la sécurité des citoyens et des collectivités. En 2008, VIA a pris d'importantes mesures visant à élaborer et à mettre en œuvre un Plan de continuité des affaires de la Société afin de s'assurer que la prestation des services ferroviaires voyageurs puisse se poursuivre ou reprendre dans une multitude de circonstances ou de conditions d'urgence.

## CONSOLIDATION DE LA GESTION DES RISQUES LIÉS À LA SÛRETÉ, À LA SÛRÉTÉ ET AUX ASPECTS NON FINANCIERS

Puisque de nouvelles préoccupations émergent en ce qui concerne l'éventuelle propagation de maladies contagieuses par les voyageurs et les répercussions potentielles que peuvent avoir les incidents de train sur l'environnement, la coordination et la gestion de tous les aspects propres aux risques liés à la sûreté et à la sécurité deviennent des défis de plus en plus complexes. En octobre 2008, VIA a créé un groupe de coordination pour s'assurer qu'elle continue de fixer les normes les plus strictes possibles pour la gestion de tous les risques relatifs à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et à l'exploitation.

L'équipe de gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques, qui relève directement du président, consolide toutes les activités de gestion des risques se rapportant à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et aux aspects non financiers. Elle est sous la responsabilité d'un directeur principal, ce qui assure une meilleure coordination de ces fonctions et permet la gouvernance globale de la Société.

# Assurer la sécurité et la sûreté de tous

Les questions relatives à la sûreté sont au cœur de l'objectif visant à assurer la sécurité de tous. VIA collabore avec des organismes de réglementation pour s'assurer que ses normes de sûreté sont conformes à celles de ses partenaires au sein de l'industrie. La Société collabore également avec les organismes chargés de l'application de la loi pour maintenir des canaux de communication ouverts, et pour s'assurer que les meilleurs contrôles de sûreté possibles sont appliqués en ce qui concerne les installations et l'exploitation.

Chaque année, les employés doivent suivre une formation en ligne qui leur permet de mieux connaître les divers aspects liés à la sûreté à VIA. Ce cours amène les employés à comprendre leurs rôles et leurs responsabilités relatives à la sûreté, à reconnaître les facteurs de risques, et à devenir plus vigilants et attentifs aux événements inhabituels qui ont lieu dans leur milieu de travail.

Tous les employés de VIA reconnaissent que la sécurité et la sûreté constituent la priorité de nos clients et de nos collègues. La Société est grandement reconnue comme chef de file pour la gestion sûre et sécuritaire de ses activités d'exploitation : en 2001, elle a élaboré l'un des premiers Systèmes de gestion de la sécurité d'entreprise à voir le jour au sein de l'industrie.

Ce Système – qui comprend les politiques, normes, procédures et responsabilités pour assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire – est vérifié par les représentants de Transports Canada, et est régulièrement revu et mis à jour par les experts en la matière de VIA.

Les questions liées à la sécurité font également l'objet de suivis par les comités de santé et de sécurité dans des emplacements clés partout au Canada. Ces comités vérifient les conditions relatives à la sécurité locale, et examinent les données de rendement constant afin de fixer des objectifs spécifiques pour améliorer la sécurité en milieu de travail et pour définir les questions qui nécessitent l'attention des cadres supérieurs. Depuis 2005, les buts en matière de sécurité sont intégrés dans la stratégie *Aller de l'avant de VIA*.



## ALLER DE L'AVANT 2008 NOTRE STRATÉGIE D'ENTREPRISE

Nous miserons sur notre expertise et nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

### Nos buts

- Assurer la sécurité et la sûreté de tous
- Favoriser l'engagement de nos gens
- Tenir la promesse faite aux clients
- Assurer la croissance de l'entreprise
- Améliorer notre attitude entrepreneuriale
- Accroître notre performance environnementale

# STRATÉGIE D'ENTREPRISE

**PENDANT PLUS DE 30 ANS**, VIA s'est forgée une réputation d'envergure internationale parmi les exploitants du rail voyageurs pour l'excellence du service à la clientèle qu'elle offre. VIA reconnaît que le service à la clientèle constitue l'une des principales forces concurrentielles de la Société – et la force majeure qui distingue le rail voyageurs sur le marché – et l'a donc mis au cœur de sa stratégie d'entreprise, qui s'intitule

*Aller de l'avant.*

La stratégie d'aller de l'avant a été créée en 2005 et repose sur six piliers : la Société s'engage à offrir des services de qualité, à innover, à être responsable, à être transparente, à être accessible et à être durable. La stratégie d'aller de l'avant est un processus continu qui évolue avec le temps. Elle est basée sur la vision de la Société et les valeurs qui la sous-tendent. Elle est conçue pour guider les décisions stratégiques de la Société et pour assurer que toutes les activités de la Société contribuent à la réalisation de sa vision et de ses valeurs. La stratégie d'aller de l'avant est un processus continu qui évolue avec le temps. Elle est basée sur la vision de la Société et les valeurs qui la sous-tendent. Elle est conçue pour guider les décisions stratégiques de la Société et pour assurer que toutes les activités de la Société contribuent à la réalisation de sa vision et de ses valeurs.





Cet investissement dans l'infrastructure inclura les éléments suivants :

- Amélioration des voies, avec l'ajout de nouvelles voies d'évitement dans les endroits clés;
  - Remise en état de plusieurs ponts ferroviaires (subdivisions Alexandria, Chatham et Smiths Falls);
  - Améliorations aux passages à niveau et à la protection aux passages à niveau;
  - Nouveaux passages inférieurs et passerelles pour piétons;
  - Sécurité accrue;
- L'amélioration de l'infrastructure se traduira par une amélioration de la sécurité et par l'élimination de nombreux retards causés par la congestion. Elle permettra également aux trains voyageurs de circuler à des vitesses plus élevées. Par conséquent, la durée moyenne des voyages sera réduite et la capacité se verra améliorée, ce qui permettra à VIA d'offrir un service plus rapide et d'ajouter des fréquences partout dans le Corridor. Une fois ces améliorations apportées à l'infrastructure au plus tard en 2012, VIA prévoit transporter plus d'un million de voyageurs additionnels, ce qui représente une croissance de l'achalandage de 32 pour cent.

GARES : INVESTIR DANS LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ

Dans le cadre du Programme d'investissements de cinq ans, VIA améliore et modernise ses principales gares voyageurs afin de servir ses clients de façon plus efficace, et de répondre aux besoins liés à l'exploitation et à la sécurité. Les principaux projets comprennent l'amélioration des quais, des salons, de l'éclairage et des portes d'embarquement, des rénovations intérieures et extérieures et, dans certains cas, l'agrandissement des installations actuelles ou la construction de nouvelles installations. En 2008, des projets ont été approuvés pour 22 gares à l'échelle du pays :

EST DU CANADA	OTTAWA - QUÉBEC	SUD-OUEST DE L'ONTARIO	OUEST CANADIEN
Chambord	Fallowfield	Brantford	Kamloops
Halifax	Montréal	Cobourg	Vancouver
Moncton	Ottawa	Guelph	Winnipeg
New Carisle	Québec	London	
	Ste-Foy	Niagara Falls	
		Oakville	
		Sarnia	
		St. Catharines	
		Toronto	
		Windsor	

## REMISE À NEUF DES VOITURES VOYAGEURS LRC

En février 2008, VIA a publié une demande de propositions dans le but de remettre à neuf son parc de 98 voitures voyageurs LRC (léger, rapide, confortable), une initiative qui prolongera leur durée de vie jusqu'à 20 ans. Ces voitures sont utilisées pour assurer le service tant en première classe qu'en classe économique dans le corridor Québec-Vindsoor. Bien que les voitures LRC représentent moins du quart du parc complet, elles engendrent plus de 50 pour cent du total des produits voyageurs de VIA.

Les voitures LRC sont en service depuis plus de 25 ans et ne combient plus les attentes des voyageurs au chapitre du confort et des commodités. Leurs pièces desuètes sont de plus en plus chères et la fiabilité diminue.

Dans le cadre de la remise à neuf des voitures LRC, de nouveaux systèmes électriques et mécaniques seront installés. Des améliorations seront apportées à l'éclairage, aux systèmes de chauffage et de climatisation, ce qui diminuera la consommation d'énergie et les coûts. De plus, VIA remettra en état l'intérieur des voitures, donnera une nouvelle apparence à la classe VIA 1 et s'assurera que le matériel roulant respecte les normes en vigueur relativement à la sécurité des voyageurs, au confort et à l'accessibilité pour les personnes ayant une déficience. Le projet sera réalisé au cours des quatre prochaines années.

## PROTOTYPE DE VOITURE PARC EN ACIER INOXYDABLE (AES 1)

VIA se prépare à la future modernisation du parc de voitures voyageurs AES 1 utilisées pour assurer le service transcontinental de l'Ouest en élaborant un prototype de voiture accessible. Le prototype comprendra une chambre communicante entièrement accessible, une chambre communicante régulière, des salons à murale et en rotonde reconfigu-

## INFRASTRUCTURE

La plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire utilisée par les trains voyageurs appartient aux sociétés de chemins de fer de marchandises et est partagée avec ces sociétés. Dans le corridor Québec-Vindsoor, où VIA exploite 429 trains par semaine et sert 90 pour cent du total de sa clientèle, l'augmentation du trafic marchandises a entraîné de la congestion et a contribué aux fréquents retards accusés par les trains voyageurs.

VIA a entamé des négociations avec les sociétés de chemins de fer de marchandises en 2008 dans le but de restaurer cette infrastructure, des projets majeurs seraient réalisés sur toutes les liaisons du Corridor. Une telle initiative permettra à VIA d'améliorer le service entre toutes les principales villes desservies, dont Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London et Windsor, ainsi que pour les nombreuses petites collectivités qui se trouvent entre ces villes.

rés, et une section panoramique refaite. Grâce à ces améliorations, la voiture sera conforme à toutes les normes de l'Office des transports du Canada en ce qui concerne l'accessibilité, ainsi qu'aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

# Programme d'investissements en immobilisations

## MODERNISATION DES LOCOMOTIVES

VIA exploite actuellement 54 locomotives F-40 de General Motors, lesquelles constituent 70 pour cent de l'ensemble de son parc de locomotives. Âgées de plus de vingt ans, ces locomotives sont utilisées partout au Canada : l'Ouest de VIA, dans le corridor Québec-Windsor et pour les services en régions éloignées.

En vieillissant, le matériel roulant connaît des problèmes mécaniques fréquents qui entraînent la hausse des coûts de maintenance et du nombre de trains accusant du retard. De plus, bon nombre des composants et des systèmes sont maintenant désuets, ce qui rend difficile la recherche de pièces de rechange.

En décembre 2007, VIA a entamé un projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40. Le projet, qui s'échelonnait sur cinq ans, est bien entamé à l'heure actuelle, comprend le démontage et le remontage complets des locomotives en incorporant la plus récente technologie. Cette technologie sera plus fiable, elle nécessitera moins d'énergie et le matériel sera plus léger, faisant en sorte que les locomotives consomment moins de carburant. De plus, elles présenteront également un nouvel agencement de couleurs.

La remise à neuf prolongera la durée de vie de ces locomotives de 15 à 20 ans, et ce, à moins de la moitié des coûts d'achat de matériel roulant neuf. Parallèlement, VIA s'assurera que les locomotives respectent les normes actuelles liées à l'environnement et à la sécurité en réduisant d'environ 12 pour cent les émissions de gaz à effet de serre, et de 15 pour cent les coûts de maintenance annuels.

Les premières locomotives F-40 remises à neuf seront prêtes au printemps 2009 et les autres au plus tard en 2012.

En octobre 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars s'échelonnant sur une période de cinq ans dans le but de consolider le service ferroviaire voyageurs national. Cet investissement, qui se concentre d'abord sur le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure, permettra de relever avec succès de nombreux défis d'exploitation clés auxquels VIA fait face actuellement. Il permettra à VIA de maintenir et d'améliorer la fiabilité des services offerts aux voyageurs à l'échelle du pays, et de s'assurer que le service demeure à la fois économique et durable dans le futur.

Immédiatement après l'annonce du Programme d'immobilisations en octobre 2007, VIA a élargi le groupe se consacrant à la gestion des projets, et a amélioré les processus liés aux rapports et au suivi des projets destinés au conseil d'administration. À la demande du conseil, une vérification interne a été menée au Bureau de gestion de projets au début de 2008. Les résultats de cette vérification ont été examinés et acceptés par la direction de VIA en juin 2008, et la plupart des recommandations présentées ont été appliquées.

À la fin de 2008, le Bureau de gestion de projets était doté de tout le personnel nécessaire pour gérer le Programme d'immobilisations. Le Bureau dresse régulièrement un rapport sur les progrès réalisés dans le cadre de chaque projet au comité directeur du Programme d'immobilisations, qui est composé des membres de la haute direction de VIA, et au conseil d'administration.



## MAINTENIR LE RENDEMENT SUR LA BONNE VOIE

Les tendances de VIA en matière de rendement à long terme sont demeurées fortes en 2008. Depuis 1990, VIA a :

- réduit de 48 % sa dépendance envers le financement du gouvernement pour l'exploitation;
- augmenté ses produits de 110 %;
- augmenté le nombre de voyageurs de 33 %;
- accru le recouvrement des coûts de 100 %.

L'achalandage et les produits ont entamé une croissance qui s'est poursuivie au cours du printemps. Pendant l'été, malgré la légère perte de vigueur du marché touristique canadien, l'achalandage est demeuré relativement élevé; cette situation est en partie attribuable au vif intérêt qui animait de nombreux voyageurs souhaitant visiter Québec dans le cadre des célébrations du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville. De plus, VIA a accordé une distinction spéciale aux membres des Forces canadiennes et à leur famille en leur offrant un voyage gratuit ou à prix réduit pendant tout le mois de juillet; cette initiative nous a permis d'accueillir près de 60 000 clients supplémentaires.

Malgré l'achalandage accru, VIA a affronté des difficultés majeures liées à l'exploitation et à une concurrence intense de la part des autres services de transport. Les problèmes causés par l'infrastructure et le matériel roulant vieillissant, qui seront résolus à long terme par le biais de l'investissement en immobilisations, ont continué d'entraîner des retards. Les déraillements de trains de marchandises et les projets d'infrastructure ont donné lieu à des interruptions de service, ce qui a eu une incidence directe sur la satisfaction des clients. Les charges d'exploitation, y compris la hausse de 10 millions de dollars des coûts du carburant comparativement à 2007, ont entraîné de

nouvelles pressions quant à l'accroissement de la productivité, sans toutefois compromettre le service à la clientèle. Les tarifs moyens ont poursuivi leur chute dans l'ensemble de l'industrie, ce qui a exercé une pression supplémentaire sur la gestion des places en vue d'augmenter les taux d'occupation.

VIA a relevé chaque nouveau défi rapidement – elle a conclu de nouveaux arrangements au chapitre de l'exploitation et des échanciers avec les sociétés de transport ferroviaire de marchandises, a adopté de nouvelles stratégies de distribution et de tarification dans le but de tirer profit de sa popularité et de l'augmentation du nombre de visites sur son site Web, a renouvelé son intérêt pour l'innovation et a formé des équipes à l'échelle de la Société. La stratégie d'entreprise *Aller de l'avant* de VIA, qui présente une définition claire des buts de la Société au cœur desquels se trouve l'orientation-client, nous a permis de poursuivre sur la bonne voie en ce qui concerne le déploiement des efforts pour assurer la croissance du rail voyageurs.

VIA a terminé l'année avec une confiance soutenu en l'avenir, puisqu'elle a établi un nouveau record d'achalandage à l'échelle de son réseau ferroviaire voyageurs pancanadien.



# LA REVUE DE L'ANNÉE

## LE BON PRODUIT POUR LE MARCHÉ

VIA a commencé l'année 2009 avec une confiance renouvelée, encouragée par l'intérêt accru que suscitent le rôle et le potentiel du

En 2002, l'annonce faite par le gouvernement du Canada quant à sa décision d'allouer un nouveau financement pour le rail voyageurs, qui comprenait le Programme d'investissement en infrastructure, a été un signal fort. Il a multiplié la valeur qu'on lui a attribuée par le VRA, le nouveau service ferroviaire pour les Canadiens. Il a aussi été un élément de reconnaissance à l'égard du travail constant que présente VIA en matière de croissance et d'adaptation des services. Les préoccupations que font parfois les développeurs quant à la faisabilité des projets de transport ont été mises de côté par les voyageurs. Les nouvelles technologies ont permis de se concentrer sur le développement de nouvelles formes de transport et d'adaptation des services. Le gouvernement fédéral et des gouvernements québécois et ontariens ont travaillé ensemble pour le transport ferroviaire à grande vitesse. À l'avenir, nous nous attendons à ce que cette technologie soit livrée aux futurs besoins liés au transport.

Les stratégies uniques de service de VIA ont été mises au premier plan dès le début de l'année. Au cours de la même période, nous avons travaillé à améliorer les services en train, en particulier une section de rattrapage hebdomadaire pour améliorer la liaison et la rapidité pendant leurs déplacements.



# Message du président



En 2008, les gens de VIA se sont encore une fois unis pour former une équipe, ont continué de mettre l'accent sur la clientèle et ont permis d'enregistrer des résultats exceptionnels pour le rail voyageurs. Grâce au dévouement de ses employés, VIA a connu une hausse des produits voyageurs pour une cinquième année consécutive et a augmenté ses produits de plus de cinq pour cent par rapport à 2007. Nous avons établi un nouveau record et accru l'achalandage de dix pour cent en servant plus de 4,6 millions de clients. Nous avons obtenu des gains comparables au chapitre des voyageurs-milles, ainsi qu'un coefficient d'occupation supérieur se chiffrant à 59 pour cent.

Ces résultats sont substantiels compte tenu des défis auxquels nous avons fait face tout au long de l'année. Les problèmes constants liés à la maintenance du matériel roulant vieillissant, ainsi que les interruptions des activités et des services se rattachant à l'infrastructure ont entraîné des difficultés en ce qui a trait à la ponctualité. Cette situation a eu une incidence directe sur nos clients et sur leur degré de satisfaction par rapport à nos services.

Cependant, les gens de VIA n'ont pas perdu de vue leur objectif et ont su affronter chaque nouveau défi avec une détermination extraordinaire. Leurs efforts se reflètent non seulement dans les résultats financiers, mais aussi dans les récompenses que nous avons obtenues en 2008. Nous nous sommes notamment vu décerner un prix Agents' Choice Awards par les agents de voyages, deux prix de l'Association des chemins de fer du Canada, une reconnaissance de la Society of International Railway Travelers, ainsi que des prix pour l'innovation en matière de marketing et de conception de produits. De plus, nous avons grimpé de façon considérable au classement des sondages sur la réputation des entreprises, et ce, tant à l'échelle nationale que régionale.

Nous avons de bonnes raisons d'être fiers de nos réalisations et d'envisager l'avenir avec confiance. Nous avons réalisé de grands progrès en ce qui concerne les projets d'investissements en immobilisations afin d'importantes améliorations aux voies appartenant à VIA. Les travaux de modernisation de notre matériel roulant se déroulent conformément aux délais fixés. Des travaux plus approfondis liés à l'infrastructure sont prévus prochainement sur la voie ferrée appartenant au CN.

Ces travaux procureront des avantages réels aux voyageurs au cours des années à venir. Cependant, notre défi immédiat demeure le même : continuer de mettre l'accent sur le déploiement d'efforts supplémentaires pour mieux satisfaire nos clients et sur la prestation d'un service à la clientèle personnalisé qui rend les voyages avec VIA uniques. Nous connaissons du succès aujourd'hui, car les employés de VIA sont fiers d'offrir ce service quotidiennement.

En 2008, nous avons pris des mesures pour renforcer cette fierté. Nous misons sur un sondage de mobilisation des employés mené à l'échelle de l'entreprise, et nous abordons donc l'année 2009 avec un large éventail de nouveaux outils et un engagement renouvelé pour continuer d'évoluer comme entreprise composée de personnes fières de servir leur clientèle – et qui se consacrent plus que jamais à la prestation du meilleur service de transport voyageurs possible à ses clients.

*Paul Côté*

Paul Côté  
Président et chef de la direction



# Message du président du conseil d'administration

VIA a connu un excellent rendement en 2008 : elle a continué d'enregistrer des améliorations qui ont entraîné l'accroissement de l'intérêt – et de la confiance – à l'égard de l'avenir du rail voyageurs canadien.

La stratégie de gestion de VIA a continué d'être axée sur les défis immédiats : offrir de façon constante un excellent service à la clientèle, accroître la part de marché et améliorer le rendement quotidien. Par conséquent, VIA a enregistré une croissance à la fois de l'achalandage et des produits voyageurs, tout en contrôlant les frais malgré la hausse des coûts du carburant. VIA a clôturé l'exercice en respectant ses objectifs pour ces principales mesures de rendement, conformément au plan d'exploitation de cinq ans de la Société.

Parallèlement, la Société est allée de l'avant avec le Programme d'investissements en immobilisations de cinq ans de 516 millions de dollars, que le gouvernement fédéral a annoncé à l'automne 2007. Des progrès remarquables ont été réalisés au chapitre de la modernisation des locomotives et des voitures voyageurs de VIA, ainsi que de l'amélioration des installations dans les gares. Les négociations menées avec les sociétés de chemin de fer assurant le transport de marchandises en vue de perfectionner l'infrastructure progressent; ces négociations ont pour but d'éliminer les goulets d'étranglement causant de la congestion sur l'infrastructure que se partagent les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

Dans son ensemble, le Programme d'investissements permettra de s'assurer que le réseau et le niveau des services actuels de VIA sont viables et plus concurrentiels, tout en améliorant la fiabilité du service ferroviaire actuel et en développant la capacité en vue d'offrir des services plus rapides et plus fréquents dans le futur.

Les résultats de l'étude nationale sur la réputation des entreprises de 2008, menée par Léger Marketing, soulignent le rendement solide obtenu par VIA. Pour une deuxième année consécutive, VIA se classe parmi les 100 entreprises canadiennes qui se sont le plus améliorées. VIA occupe le 35<sup>e</sup> rang et gagne ainsi huit places au classement comparativement à 2007.

Le conseil d'administration de VIA continue d'accorder la priorité à la mise en œuvre de principes de bonne gouvernance et s'assure que les ressources investies dans le rail voyageurs sont bien gérées afin d'offrir aux Canadiens une valeur durable dans le futur. À ce chapitre, le conseil accueille avec enthousiasme la décision des gouvernements ontarien et québécois, ainsi que du gouvernement du Canada d'actualiser les études antérieures se penchant sur le transport ferroviaire à grande vitesse. À titre d'exploitant du service ferroviaire voyageurs national du Canada, VIA continuera de donner des conseils et d'apporter son expertise pour élaborer de nouvelles solutions de transport pour le pays, et ce, tout en s'assurant que les services qu'elle offre à l'heure actuelle représentent une valeur réelle pour les Canadiens d'un océan à l'autre.

*Donald A. Wright*

Président du conseil d'administration



## SERVICES

**Dans l'Ouest du Canada**, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, à bord du *Canadien<sup>MD</sup>*, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

**Dans le corridor Québec-Windsor**, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

**Dans l'Est du Canada**, l'*Océan<sup>VIC</sup>* assure le service interville six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe *Alizés<sup>MC</sup>* pendant la période de pointe estivale. En outre, le *Chaleur<sup>MC</sup>* assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

**Dans les régions rurales et éloignées**, VIA exploite des liaisons désignées par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région et offre des services essentiels dans certaines régions du pays.



De gauche à droite :

**Ken Cairns**

Directeur des services

à bord de l'*Océan* (basé à Halifax)

**Réjean Rivard**

Responsable

(gare Centrale, Montréal)



# Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons des services sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre. Nous exploitons jusqu'à 503 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 100 employés, VIA a transporté plus de 4,6 millions de voyageurs en 2008.

## VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

## MISSION

Travailler ensemble pour offrir de façon efficace des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients et dépassent leurs attentes.

## STRATÉGIE PRINCIPALE

### Relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et sur nos compétences distinctives pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui les comblera et favorisera leur fidélisation.

## VALEURS

### Orientation-client

Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

### Respect

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

### Passion

Nous sommes passionnés et dévoués envers notre entreprise ainsi que le rôle que nous jouons dans le développement du Canada, et nous déploierons tous les efforts nécessaires pour assurer le succès continu de VIA Rail.

# L'année en chiffres

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2008, comparativement aux données des exercices 2004 à 2007. Les résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables et les éléments hors finance-ment de l'État ne sont pas inclus.

2008	2007	2006	2005	2004
------	------	------	------	------

## INDICATEURS FINANCIERS CLÉS

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Total des produits voyageurs	282,9	268,8	266,6	255,6	240,6
Total des produits	299,2	285,6	297,1	289,8	258,7
Charges en trésorerie (1)	513,4	486,2	475,5	465,7	443,8
Déficit d'exploitation en trésorerie (1)	214,2	200,6	178,4	175,9	185,1
Dépenses en immobilisations	42,1	12,4	14,5	21,2	20,2
Financement de l'État :					
Exploitation	214,2	200,6	169,0	169,0	177,4
Immobilisations	42,1	12,4	0,0	0,7	20,2
Total du financement de l'État (2)	256,3	213,0	169,0	169,7	197,6

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (3)

Ratio des produits aux charges

en trésorerie (%) (1)

Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 605	4 181	4 091	4 097	3 887
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	951	874	874	888	851
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	22,5	23,0	19,3	19,0	20,8
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLE)	29,6	30,5	30,3	28,6	28,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 746	6 658	6 665	6 740	6 771
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	46 961	46 362	47 625	48 614	48 396
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	55	55	55	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	141	131	131	132	126
Ponctualité (%)	75	77	84	81	70
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 109	3 017	3 003	3 059	3 027

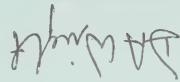
1. Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du ratio des produits aux charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le coût comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.
2. Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, de 27,4 millions de dollars en 2005 et de 7 millions de dollars en 2004.
3. Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

**LETTRE AU MINISTRE  
D'ÉTAT (TRANSPORTS)**

**L'honorable Rob Merrifield**  
Ministre d'État (Transports), Ottawa

Monsieur le Ministre,

En vertu des dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2008.



**Donald A. Wright**

Président du conseil d'administration

# Table des matières

1	L'ANNÉE EN CHIFFRES
2	VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ
4	MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
5	MESSAGE DU PRÉSIDENT
7	LA REVUE DE L'ANNÉE
7	Le bon produit pour le marché
9	Programme d'investissements en immobilisations
13	STRATÉGIE D'ENTREPRISE
14	Assurer la sécurité et la sûreté de tous
17	Favoriser l'engagement de nos gens
20	Tenir la promesse faite aux clients
23	Assurer la croissance de l'entreprise
25	Améliorer notre attitude entrepreneuriale
27	Accroître notre performance environnementale
29	GOUVERNANCE D'ENTREPRISE
31	COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION
36	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
67	ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ



RAPPORT  
ANNUEL  
2008  
LA FAÇON HUMAINE DE VOYAGER

MEILLEURE  
EXPERIENCE  
VOYAGE  
RESPECT  
EXCELLENCE  
SERVICE  
ATTENTES  
DEPASSER  
ATTENTES  
ATTITUDE  
CROISSANCE  
CLIENTS  
PROMESSE  
ALLER L'AVANT  
PERFORMANCE  
ENVIRONNEMENTALE

ALLER  
L'AVANT  
RESPECT  
GENS  
RESPECT  
SANCE  
REPRISE

A1  
R  
A56

Government  
Publications



# 2009 ANNUAL REPORT

A more human way to travel





## LETTER TO THE MINISTER OF STATE (TRANSPORT)

**The Honourable Rob Merrifield**  
Minister of State (Transport), Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2009.

*DA Wright*

**Donald A. Wright**  
Chairman of the Board



## CONTENTS

<b>THE YEAR AT A GLANCE</b>	<b>1</b>
<b>CORPORATE OVERVIEW</b>	<b>3</b>
<b>MESSAGE FROM THE CHAIRMAN</b>	<b>4</b>
<b>MESSAGE FROM THE PRESIDENT</b>	<b>5</b>
<b>THE YEAR IN REVIEW</b>	<b>7</b>
Protecting our markets, building for the future	7
<b>CAPITAL INVESTMENT PROGRAM</b>	<b>11</b>
More efficient, reliable locomotives	12
More attractive, comfortable passenger cars	12
Increasing capacity for faster, more frequent service	13
Modern, attractive passenger stations	13
Investing for efficiency	13
<b>BUSINESS STRATEGY: MAKE THE DIFFERENCE</b>	<b>15</b>
Customer Promise	16
Growth	18
Efficiency	20
Safety and Security	22
People	24
Environment	26
<b>GOVERNANCE AND ACCOUNTABILITY</b>	<b>28</b>
<b>MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS</b>	<b>30</b>
<b>CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS</b>	<b>36</b>
<b>CORPORATE DIRECTORY</b>	<b>67</b>

# THE YEAR AT A GLANCE

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2009, with comparative data for the years 2005 to 2008. They exclude the financial results of the variable interest entity and all non-funded items.

## KEY FINANCIAL INDICATORS

	2009	2008	2007	2006	2005
Total passenger revenue	250.3	282.9	268.8	266.6	255.6
Total revenue	264.9	299.2	285.6	297.1	289.8
Cash operating expenses (1)	526.1	513.4	486.2	475.5	465.7
Cash operating deficit	261.2	214.2	200.6	178.4	175.9
Capital expenditures	116.8	42.1	12.4	14.5	21.2
Government funding:					
Operating	226.3	214.2	200.6	169.0	169.0
Capital	116.8	42.1	12.4	0.0	0.7
Total government funding (2)	343.1	256.3	213.0	169.0	169.7

## KEY OPERATING STATISTICS

	2009	2008	2007	2006	2005
Revenue/cash operating expenses ratio	50.7	58.4	58.9	62.8	62.4
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	4,229	4,605	4,181	4,091	4,097
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	857	951	874	874	888
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	26.4	22.5	23.0	19.3	19.0
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	29.0	29.6	30.5	30.3	28.6
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,660	6,746	6,658	6,665	6,740
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	44,525	46,961	46,362	47,625	48,614
Total seat-miles operated (IN MILLIONS)	1,501	1,618	1,579	1,603	1,616
Average passenger load factor (%)	57	59	55	55	55
Average number of passenger-miles per train-mile	129	141	131	131	132
On-time performance (%)	83	75	77	84	81
Number of employees at year-end	3,053	3,109	3,017	3,003	3,059

(1) Cash operating expenses exclude amortization of property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on financial instruments, pension and employee future benefits.

(2) Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$35 million in 2009, \$23.9 million in 2006 and \$27.4 million in 2005.

(3) Key operating statistics are unaudited.



Maureen Thomas  
Station Service Agent  
Montreal Central Station

# CORPORATE OVERVIEW

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide a safe, efficient and environmentally responsible service in both official languages from coast to coast. We operate up to 500 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,100 employees, VIA carried 4.2 million passengers in 2009.

## OUR VISION

We will offer the best travel experience in Canada.

## OUR MISSION

We work together to exceed customer expectations every time.

## OUR GUIDING PRINCIPLES

The principles that guide the actions of all VIA employees are:

- I focus on the customer.
- I take action and am accountable.
- I am flexible and contribute to change.
- I make the difference.

## OUR SERVICES

**In Western Canada**, we provide year-round, all-weather transportation, including service to remote communities. The legendary western transcontinental train, the *Canadian*<sup>®</sup>, provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

**In the Quebec City - Windsor corridor**, our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

**In Eastern Canada**, the *Ocean*<sup>™</sup> provides intercity service six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly Sleeper Touring class service during the summer peak season. The Montreal-Gaspé train makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

**In rural and remote areas**, we operate services designated by the government to meet regional transportation needs, and to provide essential services in some areas of the country.

## MESSAGE FROM THE CHAIRMAN



After several years of consistent growth, including a record year in 2008, passenger rail experienced the impact of the economic recession in 2009.

Like all passenger carriers, VIA faced a drop in demand for services, especially in the tourism and business travel markets, leading to falling ridership, lower revenues, and intense competition for customers throughout the industry.

VIA acted quickly to retain loyal customers, to attract new customers to passenger rail, and to reduce operating costs wherever possible. While ridership and revenues fell well below 2008's record breaking levels, VIA managed to maintain its share of the market among public

passenger modes in the all-important Quebec City - Windsor corridor. And it eliminated almost \$29.5 million from planned operating expenses for the year.

VIA's performance was remarkable considering its limited ability to adjust service in response to market fluctuations and its high fixed operating costs compared to those of other carriers.

Early in 2009, the Government of Canada reconfirmed its confidence in VIA, adding \$407 million in Economic Action Plan funding to VIA's existing Capital Investment Program. With government investment now totalling \$923 million over the 2007-2011 period, major projects are on track to provide a higher level and quality of service to Canadians across the country.

The Board looks forward to the results of a study on high-speed rail by the Ontario, Quebec and Canadian governments. VIA's success in building the market for passenger rail paves the way for the development of a high-speed rail service, should such a service be pursued in the future.

Everyone at VIA extends heartfelt appreciation to Paul Côté, who retired at the end of 2009 after five years as President and CEO. Mr. Côté's leadership during these critical years, his vision of a customer-focused Corporation, and his ability to engage the entire organization in that vision, have shaped the success of passenger rail for many years to come.

The Board welcomes Marc Laliberté as VIA's new President and CEO in 2010. We are confident that he brings to the position experience and leadership that will build on the success of VIA in the challenging years ahead.

A handwritten signature in dark ink that reads "DA Wright".

**Donald A. Wright**  
Chairman of the Board



# MESSAGE FROM THE PRESIDENT



While 2009 was a difficult year for VIA Rail from a financial viewpoint, there are many reasons for confidence in the future. The Corporation has a solid track record—not only surviving tough times in the past, but always looking forward, building the foundations for a stronger, more efficient national passenger rail service in the future.

As I assume my responsibilities as President and CEO, I am encouraged by the real progress VIA achieved over the past year.

In 2009, VIA negotiated groundbreaking agreements with the freight railways, giving passenger trains better access to the national rail infrastructure—access that is vital for growth in the future. These agreements, combined with

schedule adjustments to reflect current operating realities, helped VIA significantly enhance on-time performance. On-time performance is critical for success in passenger rail, and now we have the opportunity to push performance higher in 2010.

VIA also achieved real progress in implementing the largest Capital Investment Program in the Corporation's history. With station construction and renewal projects across the country, major infrastructure upgrades throughout the Corridor, equipment overhauls and Information Technology projects, the Corporation's Capital Investment Program is on track to deliver significant improvements in service to Canadians by 2012.

The government's decision to invest in passenger rail reflects on the importance of rail in Canada's future.

To meet this expectation we have to stay focused on results. We need to secure our position in the marketplace by increasing ridership and revenues. And we need to deliver a more efficient, cost-effective, national passenger service that requires the least amount of government funding possible.

We will rise to the challenge. Since coming to VIA in early 2010, I have been continually impressed by the quality and ability of the people here, and the incredible VIA spirit. We have an organization and a team that is clearly focused on the customer. This is a reflection of the inspiration and leadership provided by Paul Côté over the past five years as President and CEO and throughout his 38-year railway career.

With a clear vision for the future of passenger rail, I am confident that we can build on that foundation in 2010 and beyond.

A stylized, handwritten signature in dark ink, reading "Marc Laliberté".

**Marc Laliberté**  
President and Chief Executive Officer

Sebastian Romano  
Lead Hand - General Worker  
Equipment Maintenance  
Toronto Maintenance Centre



# THE YEAR IN REVIEW

## PROTECTING OUR MARKETS, BUILDING FOR THE FUTURE

VIA Rail entered 2009 facing two key challenges: protecting passenger rail's share of the public transportation market, while continuing to build the foundations for long-term stability and growth.

Even though we had achieved outstanding growth in ridership and revenues in 2008, there were clear warning signs of a severe, global economic downturn that would last throughout 2009. For passenger rail, and for the transportation industry as a whole, this meant a sharp drop in demand for services, especially in key tourism and business travel markets. Passenger carriers found themselves with excess capacity—more seats to sell than there were customers to fill them—and the competition for business between carriers was intense throughout the year.

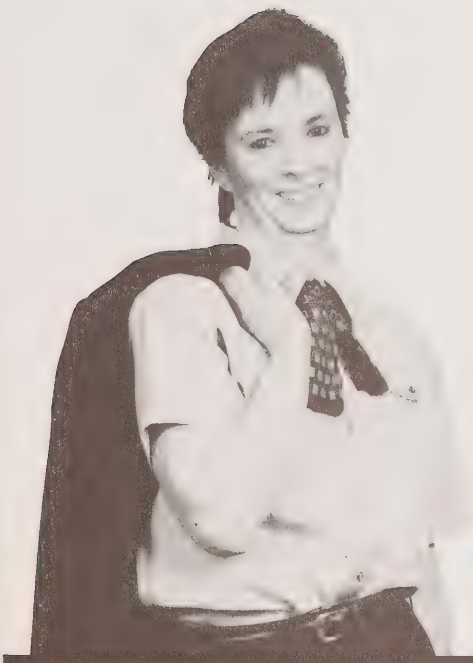
For each mode, the challenge of maintaining its share of a shrinking market was critical, and VIA was well positioned to meet this challenge. Delivering a competitive, attractive service, VIA continued to build on the strengths of passenger rail as the most dependable, all-weather mode of transportation, offering stress-free service with a high level of comfort, and a valuable alternative to those concerned about the environmental impact of their transportation choices. Marketing and promotion strategies underlined VIA's excellent customer service, along with pricing strategies to reward and retain existing customers, and attract new ones. We improved the on-time performance of our trains in most parts of the country. Product enhancements helped attract new interest in train travel. VIA's continued focus on improving service delivery and the customer experience strengthened its brand as "*A more human way to travel*".

And we raised customer satisfaction to the highest levels achieved in the last four years.

As a result, VIA's place in the travel market remained strong throughout 2009. As expected, overall ridership and revenues declined for all passenger carriers, including VIA. Despite fierce competition, by providing excellent services at competitive prices, VIA was able to protect its market share among public modes in the Quebec City - Windsor corridor, which represents approximately 80 per cent of its business.

At the same time, VIA continued to position passenger rail for long-term, sustainable growth. VIA's Capital Investment Program hit full stride in 2009, ensuring that the critical components of a renewed infrastructure will be in place as the economy and travel markets recover.

And VIA continued to refine both its fundamental business strategy, and the management tools to implement that strategy. A new management plan, *Make the difference*, clarifies VIA's strategic focus on customer service, identifies key priorities for improving passenger rail over the coming years, and provides clear guiding principles to engage employees in achieving those priorities.



147000175 05/09/10

**Assistance Service Coordinator  
Winnipeg**

## VIA'S TRACK RECORD

While 2009 proved a difficult year in terms of ridership and revenues, VIA's long-term performance record remains strong. Since 1990, VIA has:

- Reduced reliance on government operating funding by 44%
- Increased revenues by 85.5%
- Increased passenger miles by 11.7%
- Increased cost recovery by 75.4%





Rhonda Mullin  
Locomotive Engineer  
Toronto

# CAPITAL INVESTMENT PROGRAM

As part of the Economic Action Plan launched in 2009, the Government of Canada announced \$407 million in new funding for VIA's Capital Investment Program. This funding is in addition to the five-year, \$516 million capital funding announced by the government in 2007, bringing total investment in the passenger rail network to \$923 million. With a primary focus on renewing equipment and infrastructure, VIA's Capital Investment Program progressed well in 2009.

## **MORE EFFICIENT, RELIABLE LOCOMOTIVES**

The first of 53 rebuilt F-40 locomotives was completed in April 2009. The 20-year-old F-40s, used in all parts of Canada, are being stripped down to their shells and rebuilt from the ground up, incorporating the latest locomotive technologies.

Rebuilding will extend the life of these locomotives by 15-20 years, at less than half the cost of buying new locomotives. At the same time, VIA will ensure that the locomotives meet current environmental and safety standards—reducing their greenhouse gas emissions by up to 12 per cent, and reducing annual maintenance costs by 15 per cent. The project will be completed by 2012.

With the additional Economic Action Plan funding, VIA has started overhauling its P-42 locomotives, including implementing an automatic engine stop/start system, designed to minimize engine idling and resulting in fuel savings. The project is scheduled to be completed in 2011.

## **MORE ATTRACTIVE, COMFORTABLE PASSENGER CARS**

All of VIA's passenger cars are being improved through the investment plan and the Corporation will begin to introduce the overhauled cars in 2010.

In May 2009, VIA awarded a contract for the complete overhaul of 98 LRC ("light, rapid, comfortable") passenger cars, which will extend their life by up to 20 years. The cars are used for both Business class and Economy class service in the Quebec City - Windsor corridor. New electrical and mechanical systems will be installed, and the lighting, heating and air conditioning systems will be improved to reduce energy consumption and costs. VIA will also renovate the interiors of the cars, and ensure that the equipment meets current standards of passenger safety and comfort.

With the additional Economic Action Plan funding announced in 2009, VIA began work to enhance its Renaissance cars, used in the Quebec City - Windsor corridor and Eastern Canada, in order to improve accessibility for travellers with special needs. VIA also began major improvements to the classic stainless steel cars used for the Western transcontinental service. The improved transcontinental fleet will play a key role in revitalizing passenger rail service in Western Canada in the years ahead.

## INCREASING CAPACITY FOR FASTER, MORE FREQUENT SERVICE

The largest part of the Capital Investment Program focuses on infrastructure in the Quebec City - Windsor corridor, where both freight and passenger rail traffic is most highly concentrated. Developed on VIA's own infrastructure or in partnership with the freight railways, which own most of the infrastructure, the investment is upgrading tracks and signalling to increase capacity, and allow passenger trains to operate safely at higher speeds and with less delays. Projects launched in 2009, or prepared for launch in the near future, include:

- An investment of over \$300 million, in partnership with CN, to upgrade infrastructure between Montreal and Toronto, eliminating bottlenecks and reducing schedule conflicts between freight and passenger trains.
- New rail sidings and advanced traffic control systems between Smiths Falls and Brockville, in partnership with Canadian Pacific.
- Infrastructure improvements on VIA-owned track between Montreal, Ottawa and Smiths Falls, and between London and Windsor.

## MODERN, ATTRACTIVE PASSENGER STATIONS

Projects involving over 40 passenger stations at key locations across the country were launched—and some of them completed—in 2009. These projects include building new stations as well as improving existing stations to enhance platforms, signage, interiors, and various other elements to address operational, functional and health and safety needs.

## INVESTING FOR EFFICIENCY

VIA is also investing in information technology to support more efficient business operations, and better service to the customer. Major information technology projects completed or underway in 2009 include a complete redesign of VIA's consumer web site, the launch of a corporate intranet linking employees and critical information services throughout the organization, and a new electronic time-card system for maintenance employees, which will allow the Corporation to save costs, increase efficiency and eliminate paper.

Henry Poirier  
Senior Service Attendant  
Halifax





# BUSINESS STRATEGY: MAKE THE DIFFERENCE

In 2009, VIA launched a new management plan called *Make the difference*. The plan articulates VIA's business priorities and provides the framework for managing VIA's people and resources. While all six priorities are important, the plan reinforces customer focus as the core of VIA's business strategy. And it provides clear guiding principles that help all employees understand how their own actions can help VIA achieve its goals.

## CORPORATE PRIORITIES

### CUSTOMER PROMISE

Continuously improve our customers' travel experience

### GROWTH

Grow our business faster than the market

### EFFICIENCY

Seize opportunities to efficiently improve the bottom line

### SAFETY AND SECURITY

Ensure the safety and security of our customers, ourselves, and the general public

### PEOPLE

Create a work environment that fosters engagement in the success of our business

### ENVIRONMENT

Manage our operations in an environmentally sustainable manner

As a result, VIA began developing clear standards for service delivery at each touch point, along with training and review programs to ensure that all employees involved understand how they respond to customer expectations. VIA's Customer Advocacy Teams identified and helped develop standards in two priority areas—cleanliness on board trains, and communicating on-time performance information.

## VIARAIL.CA

VIA's web site was redesigned in 2009, providing customers with better access to information about train services, schedules, and online reservation options. The new web site is simpler and easier to use, incorporating the most current site navigation standards, as well as being compliant with the W3C (World Wide Web Consortium) guidelines, which establish standards for web site creation such as web accessibility for disabled users, among others. It is an increasingly important point of contact for both customers and travel agents, accounting for almost 50% of total sales in 2009.

For the first time, VIA is also making real-time arrival and departure information available on the site for all Quebec City - Windsor corridor trains. In addition to continual updates on arrival time for a train's final destination, the site provides scheduled and estimated departure/arrival times for each station stop en route, so that customers can follow the status of any Corridor train from its departure through to its final destination.

VIA plans to offer this same service for its trains in Atlantic and Western Canada in the future, as well as a mobile version accessible by web-enabled phones and other handheld devices.

With the launch of the new web site, VIA also simplified the terminology used to describe different classes of services and service options, which some customers found confusing. The new terms convey the nature of the service provided. For example, "VIA1" service has been renamed "Business" class service, and all services providing sleeping accommodation have been consolidated as "Sleeper" class service or "Sleeper Touring" class if meals are included.

## NEW TICKETING OPTIONS

VIA improved its telephone reservation service by giving customers the option of making a reservation and paying for their tickets by phone in a single step. Now customers save time when they arrive at the station, and the system improves the accuracy of VIA's seat inventory information.

---

## EXCELLENT SERVICE WINS AWARDS

In 2009, the Society of International Railway Travelers named the *Canadian* one of "The World's Top 25 Trains." Excellent service, the efficiency and courtesy of its staff, and an unforgettable cross-country experience were among the factors that earned the *Canadian* a place on the prestigious list.

And for the third year in a row, VIA won first place for passenger rail services in the annual Agents' Choice Awards—once again coming out ahead of operators such as Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail, and the Trans-Siberian Railway. Travel agents cited VIA's knowledgeable staff and good service in awarding the distinction to VIA.

---

## GROWTH

### GOAL: GROW OUR BUSINESS FASTER THAN THE MARKET

---

With the market shrinking in an uncertain economy, growth in VIA's ridership and revenues was not a realistic goal in 2009. VIA's primary objective was to prevent its share of key markets from shrinking, while ensuring that the right tools and resources were in place to seize opportunities for growth when the economy begins to recover.

VIA was successful on both counts. Continued focus on meeting customer expectations, along with carefully targeted fare discounts, improved service offerings, and marketing initiatives held passenger rail's overall share of key public transportation markets at the same level as that of 2008. The Capital Investment Program is building a solid platform for future service improvements and market growth. The *Make the difference* management plan is refining VIA's organizational focus to respond quickly to increased demand as markets improve.

### ALIGNING FARES TO THE MARKET

Competition based on price remained a critical factor in all markets, as all passenger carriers struggled to fill seats from a declining pool of potential customers. To protect its share of the overall market, VIA adjusted its fare plan. Special fares were extended throughout the Corridor for end-to-end travel, and new discounts were made available for senior travellers aged sixty years or more. In addition, VIA made discounted fares available for all passengers in Sleeper classes year-round, and introduced discounts for National Defence employees.

### REWARDING LOYAL CUSTOMERS

In July, a two-day strike by locomotive engineers that halted all train services was resolved, when the Teamsters Canada Rail Conference and VIA agreed to binding arbitration. To reward loyal customers who were inconvenienced by the disruption of services—and to attract new customers to passenger rail—VIA offered a limited-time 60% discount on rail travel across the country.

The response to the six-day promotion was dramatic, with online reservations alone reaching 26,000 in one day, compared to a normal level of 3,000 per day. Sales during the six days generated more than \$14 million in revenues. And those sales included many customers who would not normally have tried passenger rail. Of the 369,000 people who purchased at least one ticket, 37% said they rarely or never travelled with VIA, and 19% said they chose VIA after originally planning to travel by other modes.

## RAISING VIA'S PROFILE IN THE MARKETPLACE

VIA continued to strengthen its presence and visibility in the marketplace through new industry partnerships, as well as highly publicized special train services and sponsorships.

VIA expanded its partnership with Expedia, one of the world's largest online travel portals. VIA has featured Expedia as the exclusive provider of hotels, car rentals and other services directly on VIA's site for several years. Now Expedia's site features VIA's services, with VIA being the only passenger railway service to enjoy this exposure. This partnership—the first of its kind for both VIA and Expedia—is expected to boost VIA's sales by encouraging site visitors from all around the world to book rail trips when planning their vacation.

VIA also offered high profile special-event trains in partnership with organizers of festivals and events. Special-event trains bring VIA into contact with new potential customers.

---

## NEW PARTNERS AND PRAISE FOR VIA PRÉFÉRENCE

VIA's customer loyalty program, VIA Préférence, received two awards from the Relationship Marketing Association of Quebec for the second year in a row, in the Customer Relationship Management and Relational Promotion categories.

In March of 2009, VIA Préférence entered into an agreement with the SNCF, the French railway, which allowed VIA Préférence members to redeem their points for reward trips on the entire SNCF network. The agreement also allowed members of SNCF's loyalty program to redeem their points for reward travel with VIA across the entire network.

VIA Préférence further enhanced the program in 2009 through several partnerships while the VIA Préférence eBoutique launched a promotion featuring a coalition of more than 100 partners, including SonyStyle.ca and Chapters.Indigo.ca.

Participation in VIA Préférence was opened to VIA employees in late 2009, allowing them to collect points on their purchases at the VIA Préférence eBoutique.

---



## EFFICIENCY

### **GOAL: SEIZE OPPORTUNITIES TO EFFICIENTLY IMPROVE THE BOTTOM LINE**

Faced with a significant decline in revenues, reducing costs was a priority for VIA in 2009. At the same time, VIA continued to take advantage of opportunities to generate new revenues through partnerships in niche markets. And with an eye on the future, VIA launched a comprehensive review of its information technology resources, ensuring that all technology projects supported the Corporation's business goals, and investing in major technology projects to improve operational efficiency.

### **REDUCING COSTS**

Efforts to control costs at all levels of the organization produced significant savings, with total operating costs for the year almost \$29.5 million lower than budget.

Substantial savings were achieved through the careful management of staffing levels at stations and on trains, which were continually adjusted to reflect expected passenger levels. Similarly, effective fleet management ensured that train consists were reduced in size wherever possible, in line with ridership, which helped to lower fuel and other operating costs. In addition, many vacant staff positions were left unfilled to achieve savings in compensation.

### **EXPLORING NEW BUSINESS OPPORTUNITIES**

VIA continued to explore new business opportunities developed in partnership with local and regional tourism organizations and other service providers. For example, VIA's seasonal bike train between Toronto and Niagara Falls, which has won widespread media attention, allows customers to take their bicycles with them on the train. Developed in partnership with the Niagara-on-the-Lake Chamber of Commerce, the City of Toronto, and the Ontario government, the service encourages cyclists to bring their bicycles when visiting the region. The service completed its third successful year, and in 2009 VIA introduced a similar concept on select Montreal-Toronto trains during the summer months. Many communities served by VIA have expressed interest in developing similar services geared to regional needs.

VIA also continued to develop cost-effective partnerships with other partners in the tourism industry, including partnerships between VIA, as a Crown corporation, and private companies. For example, a new service was offered in partnership with Croisières AML and Fairmont Hotels and Resorts.

### **INFORMATION TECHNOLOGIES**

VIA's use of online ticketing and reservation systems has proven the value of technology—both as an efficient tool to improve access for customers and travel agents, and as a way to reduce costs. In recent years, VIA has expanded the use of online services for individuals and organizations, including the use of “virtual credit cards” to facilitate settlement with overseas agents and tour operators. With web-based sales now approaching half of VIA's total passenger revenues, these technologies have generated operating savings of approximately \$1.6 million per year.

In 2009, VIA completed a comprehensive review of its information technology needs, and identified the technology resources that are most critical to support the Corporation's strategic goals. A new Information Technology strategy defines specific goals for expanding and upgrading information systems throughout the organization. A newly appointed Chief Information Officer, reporting directly to the President and CEO, is responsible for ensuring that VIA's investment in technology meets current and future needs in the most efficient way possible.

Many key investments in Information Technology projects were launched or completed in 2009, including the redesign of VIA's web site, the creation of VIA's first corporate intranet, the modernization of VIA's reservation systems, and automation for managing on-train processes such as ticket sales and product inventories.



**Senior Manager  
Infrastructure Program  
Montreal**

## **iVIA—CONNECTING PEOPLE AND INFORMATION**

In 2009 VIA launched iVIA, the Corporation's first intranet. A major step forward in communicating critical information to employees, iVIA provides access to the tools they need on the job—including online learning and training modules, corporate policies and procedures, status updates on corporate projects and performance data.

The intranet provides an efficient platform for improved teamwork and coordination throughout the Corporation, as well as the opportunities to continually refine and improve the way traditional paperwork is handled, such as the processing of forms and personnel information. The capabilities of the new system, as well as the range of information available, will continue to evolve to support increased operational efficiencies in the years ahead.

## SAFETY AND SECURITY

### **GOAL: ENSURE THE SAFETY AND SECURITY OF OUR CUSTOMERS, OURSELVES, AND THE GENERAL PUBLIC**

VIA Rail developed one of the rail industry's first integrated safety management systems in 2001, and is widely recognized as a leader in the safe and secure management of its operations. The system—which integrates the rules, procedures and responsibilities for safe rail operations—is audited annually by Transport Canada, and is continually reviewed by the Corporation. Safety issues are also monitored by Health and Safety committees at all major VIA locations across Canada. These committees review annual safety reports and ongoing performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management.

Security issues have also become top-of-mind for employees. VIA works with regulators and industry partners to enhance its security standards, and to implement the best possible facility and operations security procedures. VIA's Safety, Security and Risk Management team, reporting directly to the President and CEO, consolidates all safety, security, environment and non-financial risk management activities under a senior director, thus ensuring better coordination among these functions.

### **EMERGENCY PREPAREDNESS**

VIA's Train Emergency Response Plan details emergency procedures to be followed in response to events such as a train derailment, a security incident, or a potential health scare. It includes a clear outline of the responsibilities of all employees, the chain of command in place, and the steps necessary to ensure good communication and coordination of emergency measures.

In addition, all employees receive emergency preparedness training relative to the area in which they work. For those who work on board the train, their training ranges from extinguishing an on-board fire, to dealing with a bomb threat and evacuation. Training for employees in maintenance facilities also includes procedures for dealing with hazardous materials.

---

### **PANDEMIC PREPAREDNESS PLAN**

In response to World Health Organization alerts concerning the H1N1 virus in 2009, VIA organized a cross-functional working group to implement its Pandemic Preparedness Plan. The Plan ensures that health risks are closely monitored with both Health Canada and VIA's health service provider, Medysis, and that measures are in place to respond in the event of a pandemic.

The working group coordinated proactive communications throughout the organization to ensure that all employees were alert to any symptoms of the H1N1 infection in people at VIA facilities and on board trains, and procedures for responding to any potential outbreaks of the disease.

---

Because VIA's Pacific Station in Vancouver is close to the Olympics site, VIA tightened security measures to prepare for the 2010 Olympic Games, and introduced new measures as required by the Government of Canada. The measures, which include emergency response procedures and employee awareness training, and partnerships with law enforcement agencies, cover all types of emergencies and natural disasters. Site and perimeter security has been enhanced by installing detection and monitoring systems, implementing improved access controls, and adding physical security presence at VIA's Pacific Station and operations areas.

## BUSINESS CONTINUITY

Business continuity planning at VIA enables the organization to continue its operations in the event of incidents or situations that may impact people, facilities or equipment. By clearly identifying the critical services necessary for delivery of passenger train service and defining the time by which these services must be re-established, VIA is able to recover and resume regular operations in an organized and efficient manner. Risk analysis drives the development of continuity procedures while various exercises including communication tests and desktop simulations are used to improve employee familiarity and proficiency with the procedures.

## INFORMATION TECHNOLOGY AND SECURITY

The 2008 Special Examination Report, issued by the Office of the Auditor General in 2009, recommended that VIA assess the risks and threats to its Information Technology systems, and the measures needed to mitigate these risks.

VIA agreed, and launched an IT Security Program to identify and prioritize required initiatives to reduce security risks that could affect the confidentiality and integrity of VIA systems. Key security projects, including a review of IT Security Policies, and the implementation of a system intrusion detection system, are underway and will be completed in 2010.

In addition, a new e-Learning module on information technology was launched for all VIA employees. The course outlines each employee's role and the responsibilities that come with using information technology, with information on recognizing security risks and reporting suspicious activity.

---

## SAVING LIVES

All on-train employees receive first-aid training, and on-board service managers are also trained to administer cardiopulmonary resuscitation (CPR). Now, service managers and designated employees in stations, maintenance centres, etc. are also trained to use Automated External Defibrillators, which had been installed in 2008 on all passenger trains as well as in selected passenger stations and work locations.

Since they were deployed, defibrillators have been used three times, two of which resulted in two lives saved. For example, in August 2009, an alert, trained employee saved a life by using the defibrillator at the Toronto Maintenance Centre, after a colleague collapsed during a training class.

---

## PEOPLE

### GOAL: CREATE A WORK ENVIRONMENT THAT FOSTERS ENGAGEMENT IN THE SUCCESS OF OUR BUSINESS

No organization can truly excel unless the people in it are committed to the work they do, find that work rewarding, and are proud to be part of the organization's success. This is especially true for VIA Rail, where success depends on the quality of the experience employees create for its customers.

In view of this, VIA has been transforming its human resources function over the last several years to make it more strategic and better defined, a fact acknowledged by the Auditor General in her last Special Examination Report.

VIA's new management plan, *Make the difference*, brings a clear focus to the role of each employee, and the impact of each employee's actions on the success of passenger rail — summed up in the key guiding principle, "*I make the difference*". Major initiatives in 2009 helped provide VIA's people with the resources and support to make that difference on the job.

### A NEW NETWORKED ENVIRONMENT

VIA's new intranet, iVIA, gives all employees easy access to information on corporate goals and performance, news bulletins, procedures and policies, as well as e-Learning courses, the new welcome aboard program, and access to an online "Learning and Development Campus" with training and career development tools for all employees.

VIA is also exploring ways to extend the information network through devices other than desktop computers. For example, digital screens are being tested in strategic work locations to continuously broadcast corporate information, as well as information specific to the work location, such as recent policy announcements. In addition, work is being done to introduce mobile devices for front-line employees to receive and transmit accurate information on safety, food and beverages, tickets and passenger profiles.

### TRAINING AND CAREER DEVELOPMENT

VIA continued to develop new training initiatives, especially e-Learning resources and modules, which help employees align personal development efforts with career opportunities, and with the strategic goals of the Corporation. A new "Career Ladder" system helps management employees understand their options for pursuing career paths within the Corporation, as well as the skills they need to pursue those options.



A new training program (Creating Stellar Customer Relations) was developed in 2008 and launched in 2009 to provide Customer Experience employees with a better understanding of customer needs and expectations, tools and techniques to meet those expectations, and practical help in applying those techniques in real-life situations. This is the first time a training program combines classroom learning with e-Learning at VIA.

In 2009, VIA also launched a new leadership training program (Senior Leadership Essentials) to support managers in the development of their management competencies and coaching skills. This program is in response to the 2008 employee engagement survey, through which employees said they wanted to see improvements in the areas of managing performance and recognition.

## COLLECTIVE AGREEMENTS

Bargaining for renewal of collective agreements between VIA and the Teamsters Canada Rail Conference, representing locomotive engineers, reached an impasse in 2009. Following a two-day strike, outstanding issues were submitted to binding interest arbitration, and a Memorandum of Agreement arising from the award of the arbitrator between VIA and the union was signed in December.

Bargaining for renewal of new collective agreements with the Canadian Auto Workers, which represent on-train, station and maintenance staff started in 2009. Bargaining of outstanding issues will continue in 2010.

## COMMUNITY INVOLVEMENT

VIA supports and encourages employee participation in community events and activities that reflect values that are important to them.

- 2009 marked the 20th anniversary of the Kids Help Phone charitable organization, which provides phone and online counselling and referral services for young people. VIA has partnered with Kids Help Phone for several years, and employees participate in fundraising activities such as the "Walk for Kids Help Phone" event in May.
- In the fall of 2009, VIA and its employees participated in the National Charitable Campaign, raising funds for United Way Canada and HealthPartners. VIA's slogan for the campaign, which raised \$241,000, was "Take action that will make the difference."
- Team VIA Rail raised \$63,000 for the Multiple Sclerosis Society of Canada as part of the RONA MS Bike Tour in August. The team of 62 VIA employees and their friends and families was the largest team participating, and raised the largest amount of money.
- VIA operated eight "Santa Trains," providing special holiday excursions for children in the communities of Jasper, Prince George and Prince Rupert. With all the work being carried out by VIA volunteers, 100% of the proceeds went towards local charities and the Kids With Cancer Society.
- In Halifax, VIA hosted "All Aboard for Safety," an open house event to help children learn about general safety issues, and safety around trains and rail lines. Presentations and activities involved representatives from local police, community groups, and national organizations.

## ENVIRONMENT

### GOAL: MANAGE OUR OPERATIONS IN AN ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE MANNER

Passenger rail is widely recognized as one of the most environmentally sustainable modes of transportation—"A *Green Choice*" when it comes to travel. VIA works every day to continuously improve rail as an option for those concerned about the environmental impacts of transportation.

VIA's Environmental Policy and objectives set clear guidelines for activities throughout the Corporation, focusing on compliance with environmental regulations, cutting fuel consumption, and reducing the environmental footprint of all VIA business operations.

### INVESTING IN GREEN TECHNOLOGIES

Capital investment in rebuilt locomotives and passenger cars will ensure that VIA's equipment meets or exceeds current environmental standards, reducing both fuel consumption and emissions generated by passenger rail.

VIA has already achieved significant reductions, cutting fuel consumption by over 25 per cent per passenger-kilometre, and greenhouse gas (GHG) emissions by almost 19 per cent since 1990. Rebuilt equipment will incorporate more efficient heating, cooling, ventilation, lighting and lay-over systems. These modifications will result in additional reductions in fuel consumption and GHG emissions.

### GREEN TEAMS

VIA's Green Teams—composed of volunteer employees at locations throughout VIA's network—promote sound environmental practices across the country and encourage all employees to identify ways to improve VIA's environmental performance. The Teams have helped to develop and launch valuable initiatives such as waste reduction programs in VIA offices and facilities, and a metal recycling program whose proceeds were donated to a local school. They also coordinate VIA's participation in events that raise public awareness of environmental issues, such as the 2009 Earth Day, Car Free Day, and Waste Reduction Week. In 2009, the Teams began issuing the *Green Bulletin*, which provides information and updates on environmental projects, issues and events to all employees.

## MANAGING ENVIRONMENTAL RISKS

VIA developed an Environmental Management System (EMS) in 2004, providing a corporate-wide framework for tracking, evaluating and communicating environmental performance. As part of its Special Examination of VIA in 2008, the Office of the Auditor General reviewed VIA's EMS and concluded that the environmental management system and practices enabled VIA to manage its key environmental risks. The Special Examination Report, submitted in 2009, recommended a number of ways VIA could improve the implementation of the EMS, particularly with regard to identifying, monitoring and managing environmental risks.

VIA agreed with the recommendations, and began implementing improvements in 2009, with action on all recommendations to be completed in 2010. A methodology for evaluating risks is being developed and integrated within the EMS, along with updates to the EMS and corporate risk registries. In addition to existing internal audit procedures for maintenance facilities, a new environmental audit plan for non-maintenance facilities will be implemented, including procedures for reporting audit results to VIA management. A site contamination management program will be developed for sites that deal with potential environmental contaminants.

VIA is also developing a new system for identifying and documenting environmental objectives, targets and initiatives.

---

## ENVIROEXPO

EnviroExpo is a program that was set up two years ago by VIA, in partnership with Youth Science Canada, a non-profit organization that has been organizing science fairs at the local, regional and national levels for almost 50 years. The purpose of EnviroExpo is to challenge young people to find unique solutions to environmental problems that we are facing, while adding an artistic flair to their project presentation. This program is aimed at all Canadian students attending secondary schools or CEGEPs.

Youth can participate in EnviroExpo at the regional or national level. At the national level, the top three participants receive a \$10,000-scholarship each, offered by VIA.

VIA employees from coast to coast are proud to be involved as volunteers in the science fairs. VIA's EnviroExpo initiative earned recognition from the Railway Association of Canada's Safety and Environment Awards Program in 2009.

---

# GOVERNANCE AND ACCOUNTABILITY

## THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors consists of the Chairman, the President and Chief Executive Officer and 14 other directors, all appointed by the Government of Canada. The Board is responsible for overseeing the strategic direction and management of the Corporation, and reports on VIA's operations to Parliament.

The Corporation and its Board of Directors are committed to implementing principles and best practices of good governance. All members of the Board sign a code of ethics reflecting the spirit and intent of the Accountability Act, which sets out standards of transparency and accountability for the officers and directors of Crown corporations.

In 2009, the Government of Canada appointed Mr. Donald A. Wright for a second term as Chairman of the Board. It also appointed Mr. Marc Laliberté as President and Chief Executive Officer, effective January 4, 2010.

## THE AUDITOR GENERAL'S SPECIAL EXAMINATION

The Office of the Auditor General (OAG) carries out a special examination of Crown corporations every five years. The OAG submitted a report in 2009 on the special examination of VIA completed in 2008. The report identified one significant deficiency in the area of strategic planning and noted continued improvements in VIA's governance practices, concluding that the management of the Corporation's financial, human and material resources is economic and efficient, and that VIA's activities are carried out effectively.

The report also made a number of recommendations for improvement. VIA accepted both the conclusions of the report and the recommendations, all of which have been implemented or are in the process of being implemented.

## ACCESS TO INFORMATION

VIA believes that openness and transparency are the starting point in building a trusted relationship with customers, and with the public in general. VIA receives and responds promptly to information requests under the Access to Information Act and the Privacy Act, and has been given top marks for transparency among federal agencies.

In 2009, VIA received 26 requests under the Access to Information Act. Due to legislative deadlines, three requests were carried over into 2010.

## OFFICIAL LANGUAGES

VIA is committed to the principles of the Official Languages Act and provides service to customers in the language of their choice. On every VIA train, and in stations and Telephone Sales Offices, there are employees who are qualified to provide service to customers in both official languages.

As well, employees who work in regions that are designated bilingual for language of work purposes have the choice to work in their preferred official language. VIA also takes every opportunity, within its mandate, to actively contribute to the promotion of Canada's linguistic duality.

The Commissioner of Official Languages released its 2008-2009 report card of federal institutions in June 2009, and VIA received a B (Good) rating. The Commissioner noted significant improvements in the Service to the Public category over 2008.

When VIA appeared before the House of Commons' Committee on Official Languages, in the fall of 2009, it received congratulations from the members in recognition for its performance in implementing official languages within the organization.



# MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results for the year 2009, excluding the financial results of VIA's variable interest entity (included in the Consolidated Financial Statements) and all non-funded items. It should be read in conjunction with the Consolidated Financial Statements that follow, and the Year at a Glance on page 1.

OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS					
( ) = UNFAVOURABLE	2009	VS BUDGET		VS 2008	
IN MILLIONS OF CANADIAN DOLLARS	\$	\$	%	\$	%
PASSENGER REVENUE	250.3	(49.1)	(16.4)	(32.6)	(11.5)
TOTAL REVENUE	264.9	(50.5)	(16.0)	(34.3)	(11.5)
CASH OPERATING EXPENSES	526.1	29.5	5.3	(12.8)	(2.5)
CASH OPERATING DEFICIT	261.2	(21.0)	(8.7)	(47.1)	(22.0)
TOTAL PASSENGERS CARRIED					
IN THOUSANDS	4,229	(444)	(9.5)	(375)	(8.2)

A severe, global economic recession depressed travel and tourism markets throughout 2009, with all passenger carriers suffering losses in both ridership and revenues. Excess seat capacity led to intense competition between carriers. In contrast to 2008, when VIA achieved record breaking growth, VIA's challenge in 2009 was to maintain its market position, and protect its markets in the face of deep fare discounts from competitors. The Corporation was successful in maintaining passenger rail's share of the public transportation market in the Quebec City-Windsor corridor, which represents approximately 80 per cent of its business.

VIA experienced drops in total ridership and revenues in line with the passenger transportation industry as a whole. Passenger revenues for the year were down \$32.6 million or 11.5 per cent compared to 2008, while ridership dropped 8.2 per cent to 4.2 million passengers. VIA reduced expenses, eliminating some 5.3 per cent or \$29.5 million from the budget for the year. However, with high base operating costs and little flexibility to adjust services, cost savings were not enough to offset lower revenues. As a result, there was a significant gap between VIA's operating deficit and its operating funding. VIA will draw on its internal Asset Renewal Fund to meet the 2009 funding shortfall.

VIA continues to remain confident in the longer-term future of passenger rail, and the Government of Canada reinforced this confidence with the addition in January of \$407 million for capital investment through the federal Economic Action Plan, bringing the total funds for VIA's Capital Investment Program now underway to \$923 million. Investment projects to renew VIA's equipment and the rail infrastructure proceeded throughout 2009, progressively achieving substantial improvements in rail service across the country and scheduled to reach full benefits by 2012.

## PASSENGER REVENUE AND RIDERSHIP

Overall, total revenues decreased \$34.3 million compared to 2008, an 11.5 per cent decrease and 16 per cent below the annual budget for 2009. Ridership suffered a decline, with total passenger count dropping 8.2 per cent compared to 2008, and 9.5 per cent below budget.

Revenues were affected both by declining demand for passenger services, and by a very competitive pricing environment. Carriers discounted fares throughout the year. U.S. and overseas travel to Canada continued to decline, along with both consumer and business domestic travel, leading to excess seat capacity in the industry as a whole.

The decline in ridership affected all VIA services. In Western Canada, the *Canadian* depends on tourism from the U.S. and overseas to maintain revenues, which dropped significantly, and VIA's aging equipment for the service is becoming uncompetitive in this market. Service in Eastern Canada experienced a similar downturn, with Sleeper Touring class revenues dropping significantly for the year.

While the Quebec City - Windsor corridor markets performed better than the transcontinental trains, the economic downturn reduced higher-yield business class travel, which affected VIA's total revenues. The Corridor also experienced the most intense price-based competition from other carriers who faced similar ridership declines.

In order to protect market share, VIA introduced a more attractive and flexible fare discount program, along with targeted promotions and service enhancements. For example, following a disruption in service due to strike action by locomotive engineers, VIA offered a 60 per cent discount sale on Business class in the Corridor and Economy class across Canada—as a means to retain loyal customers, and attract new customers to train travel. The six-day sale generated \$14 million in revenue, and attracted 369,000 customers—37 per cent of which said they had rarely or never travelled with VIA before.

Service enhancements generated new interest in the high-end business travel market. Maintaining and renewing interest in train travel helped VIA to retain market share against market acquisition attempts from other public modes.

## OPERATING COSTS

Throughout 2009, VIA exercised rigorous cost containment to respond to the worsening travel market and to mitigate the effects of the revenue shortfalls. Cost savings brought total operating expenses for the year to \$526.1 million, 5.3 per cent below the budget set for 2009. Significant savings were achieved by managing staffing levels and compensation, and fuel costs were lower than budget due to reduced consumption and dropping prices. On-board product costs were also lower, primarily due to reduced ridership.

Expenses did however increase \$12.8 million (2.5 per cent) compared to the previous year. The main increase stems from contributions to the unionized pension plan (\$10.1 million). Following the deterioration of the plan's solvency situation in the first part of 2008, the Corporation, which had previously benefited from a contribution holiday, proactively resumed current service costs contributions in the last quarter of 2008. These contributions continued for all of 2009. Fuel expenses also rose by \$6.5 million, and maintenance material costs increased by \$1.3 million. Reorganization expenses also grew by \$1.8 million as a result of the voluntary early retirement program offered to specific management employees.

Effective cost control generated savings which partly offset these increases, including \$2 million from on-train product costs and \$1.4 million in sales and marketing expenses. The yearly salary increase announced in 2009 was absorbed by a gain in productivity.

VIA was, however, unable to reduce costs further largely because of high fixed operating costs. VIA is committed to providing train service to all Canadians, and it has little flexibility when adjusting train services and frequencies to meet demand. This means, for example, that VIA cannot reduce the frequency of a service to reduce costs—unlike airlines, which have more flexibility in cancelling specific flights.

Investment revenue has also been affected by the recession, which will lead to an increase in VIA's contributions to its pension fund in the coming years.

Aging equipment and inflationary pressures continue to have an impact on operating costs. These pressures affect all aspects of VIA operations, including equipment repairs, routine maintenance and compensation. While VIA's operating funding has decreased by 44 per cent since 1990, inflation over this same period was approximately 50 per cent.

## CAPITAL EXPENDITURES

The Government of Canada announced in January an additional \$407 million investment in passenger rail through the 2009 Economic Action Plan, bringing the total for VIA's Capital Investment Program to \$923 million.

In 2009, capital spending totalled \$116.8 million (as compared to \$54.5 million for the previous two years). The Corporation proceeded rebuilding and renewing its locomotives and passenger cars, and started major infrastructure projects throughout the Quebec City - Windsor corridor, as well as station improvements in all parts of its network.

CAPITAL EXPENDITURES 2009	
<b>EQUIPMENT RENEWAL</b>	\$45.7 million
<b>INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS</b>	\$80.4 million
<b>STATIONS, INFORMATION TECHNOLOGIES, AND OTHER PROJECTS</b>	\$45.2 million
<b>TOTAL</b>	<b>\$171.3 million</b>

Capital spending will accelerate over the next two years, with over \$300 million per year in capital spending planned for 2010 and 2011. The results, in terms of a better level and quality of passenger rail service across Canada, and increased capacity for passenger rail service in the Corridor, will be gradually realized over the coming years.

## ON-TIME PERFORMANCE

On-time performance, which has been a major challenge for passenger rail in recent years, improved significantly in 2009, up 8 percentage points to 83 per cent—the largest year-over-year improvement achieved in recent years.

To improve on-time performance, VIA added time to most of its schedules. Developed in negotiations with the freight railways, the new schedules provide more realistic arrival and departure times, so that customers can depend on a more reliable service. In the Quebec City – Windsor corridor, on-time performance reached 84 per cent, a 13 per cent improvement over 2008.

In Western Canada, schedules were completely redesigned to improve the quality of the services offered to our customers, while providing better connecting services, delivering more attractive options to tour operators, and aligning with freight train flows. As a result, on-time performance increased significantly from 23 per cent to 84 per cent, with an equally significant improvement in customer satisfaction.

Performance for the Eastern transcontinental deteriorated slightly, due to temporary speed restrictions on the short line infrastructure that CN has acquired, and continuing congestion on CN infrastructure.

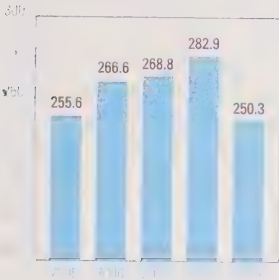
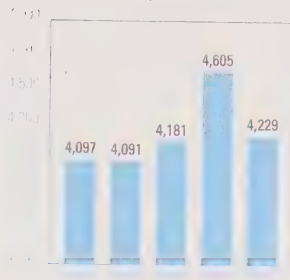
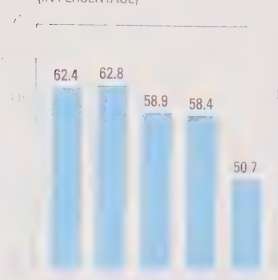
## INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS

In February 2008, the Canadian Accounting Standards Board confirmed January 1, 2011 as the changeover date for Canadian publicly accountable enterprises to start using International Financial Reporting Standards (IFRS) as issued by the International Accounting Standards Board. IFRS uses a conceptual framework similar to Canadian Generally Accepted Accounting Principles (GAAP), but there are significant differences in recognition, measurement and disclosures.

In its 2010 fiscal year, the fiscal year immediately prior to the one in which it commences reporting under IFRS, the Corporation will, effectively, have to maintain two parallel books of account: one set of books of account will be prepared using the current version of Canadian GAAP and would be used for current reporting; another set of books of account will be prepared using the current version of IFRS and would be used for reporting of comparative amounts during the Corporation's 2011 fiscal year.

The identification, evaluation and selection of the accounting policies necessary for the Corporation to changeover to IFRS is currently underway. Consideration of impacts on operational elements such as Information Technology and internal control over financial reporting is integral to this process, as well as the preparation of draft financial statements and related note disclosure. The Treasury Board of Canada Secretariat has confirmed that the use of IFRS is an acceptable set of accounting standards for the Corporation.



**PASSENGER  
REVENUES**  
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)**TOTAL PASSENGERS  
CARRIED**  
(IN THOUSANDS)**REVENUE/EXPENSE  
RATIO**  
(IN PERCENTAGE)

## OUTLOOK FOR 2010

Recovery in travel and tourism markets will depend on recovery in the economy as a whole. While there were signs of improvement in the Canadian, U.S. and world economies by the end of 2009, full recovery will likely be slow and uneven throughout 2010. VIA does not expect to see a return to significant growth in passenger rail before 2011.

VIA's challenge in 2010 will continue to be retaining existing customers in a highly competitive market, while taking advantage of opportunities to expand its customer base wherever possible. Passenger rail remains well positioned to deliver a competitive, attractive service to Canadians—a dependable, all-weather mode of transportation, offering stress-free service with a high level of comfort. In 2010, the environment will continue to be a corporate priority for the Corporation, in an effort to manage its operations in an environmentally sustainable manner. And as usual, VIA will carry on focusing on customers, striving to exceed their expectations every time.

Improved on-time performance, along with incremental enhancements in products and services, will continue to attract new interest in passenger rail. In Western Canada especially, major tour operators have already expressed renewed interest in VIA's service, encouraged by the enhanced schedule introduced in 2009, and announced improvements to equipment which will bring on-board accommodations in line with international standards.

In the longer term, VIA's capital investment in equipment and infrastructure will provide the platform for significant improvements, and the tools necessary to capture opportunities for growth as the economy recovers. With modern equipment and the capacity to offer faster, more frequent service, VIA expects to return Canadian passenger rail to the growth enjoyed over the past two decades, with a service that is reliable, efficient, and financially sustainable for the future.

# **CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS**

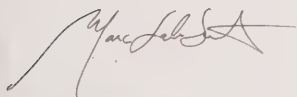
# MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY STATEMENT

**Year ended December 31, 2009**

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, LLP, as internal auditors. The external auditor, the Auditor General of Canada, has audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2009, and her report indicates the scope of her audit and her opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



**Marc Laliberté**  
President and Chief Executive Officer



**Robert St-Jean, CA**  
Chief Financial and Administration Officer

Auditor General of Canada  
Verificatrice générale du Canada

## AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the consolidated balance sheet of Via Rail Canada Inc. as at December 31, 2009 and the consolidated statements of operations, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2009 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, and the articles and by-laws of the Corporation.

Sheila Fraser, FCA auditor  
Auditor General of Canada

Montréal, Canada  
February 12, 2010

**CONSOLIDATED BALANCE SHEET**

<b>AS AT DECEMBER 31 (IN THOUSANDS)</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>CURRENT ASSETS</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 4,775	\$ 9,205
Accounts receivable, trade	7,725	6,701
Prepays and other receivables	10,632	2,899
Receivable from the Government of Canada	6,833	-
Derivative financial instruments (NOTE 18)	1,497	5,067
Materials (NOTE 6)	24,592	22,548
Asset Renewal Fund (NOTE 9)	25,295	17,900
Future corporate tax assets (NOTE 12)	2,802	6,187
	<b>84,151</b>	<b>70,507</b>
<b>NON-CURRENT ASSETS</b>		
Property, plant and equipment (NOTE 7)	523,920	469,131
Intangible assets (NOTE 8)	9,464	6,349
Asset Renewal Fund (NOTE 9)	23,120	56,734
Accrued benefit asset (NOTE 11)	354,758	332,514
Derivative financial instruments (NOTE 18)	1,578	4,973
	<b>912,840</b>	<b>869,701</b>
	<b>\$ 996,991</b>	<b>\$ 940,208</b>
<b>CURRENT LIABILITIES</b>		
Accounts payable and accrued liabilities (NOTE 10)	\$ 132,339	\$ 108,166
Derivative financial instruments (NOTE 18)	6,699	20,664
Deferred revenues	11,998	11,639
	<b>151,036</b>	<b>140,469</b>
<b>NON-CURRENT LIABILITIES</b>		
Accrued benefit liability (NOTE 11)	27,136	26,164
Future corporate tax liabilities (NOTE 12)	40,511	47,229
Derivative financial instruments (NOTE 18)	354	11,431
Deferred investment tax credits	1,302	1,602
Other non-current liabilities	1,500	2,492
	<b>70,803</b>	<b>88,918</b>
<b>DEFERRED CAPITAL FUNDING (NOTE 13)</b>	<b>541,145</b>	<b>480,384</b>
<b>SHAREHOLDER'S EQUITY (NOTE 14)</b>		
Share capital	9,300	9,300
Contributed surplus	5,985	4,963
Retained earnings	218,722	216,174
	<b>234,007</b>	<b>230,437</b>
	<b>\$ 996,991</b>	<b>\$ 940,208</b>

Commitments and Contingencies (Notes 15 and 21, respectively)

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

Approved on behalf of the Board,


**Eric L. Stefansson, FCA**Director and Chairman of the Audit  
and Risk Committee

**Donald A. Wright**

Director and Chairman of the Board



## CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS, COMPREHENSIVE INCOME AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31 (IN THOUSANDS)	2009	2008
<b>REVENUES</b>		
Passenger	\$ 250,478	\$ 283,062
Investment income	862	578
Other	16,438	15,599
	<b>267,778</b>	<b>299,239</b>
<b>EXPENSES</b>		
Compensation and benefits	224,902	230,373
Train operations and fuel	118,714	141,319
Stations and property	33,819	32,524
Marketing and sales	28,797	30,171
Maintenance material	37,076	33,585
On-train product costs	16,233	18,036
Operating taxes	9,735	7,546
Employee future benefits (NOTE 11)	(1,065)	(35,045)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment and intangible assets (NOTES 7 AND 8)	60,203	54,466
Unrealized (gain) loss on derivative financial instruments	(18,077)	27,023
Realized loss (gain) on derivative financial instruments	15,677	(10,566)
Other	25,967	26,639
	<b>551,981</b>	<b>556,071</b>
<b>OPERATING LOSS BEFORE FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA AND CORPORATE TAXES</b>	<b>284,203</b>	<b>256,832</b>
Operating funding from the Government of Canada	226,280	214,223
Amortization of deferred capital funding (NOTE 13)	56,453	50,857
(Loss) income before corporate taxes	(1,470)	8,248
Corporate tax (recovery) expense (NOTE 12)	(4,018)	1,910
<b>NET INCOME AND COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR</b>	<b>2,548</b>	<b>6,338</b>
Retained earnings, beginning of year	216,174	209,836
<b>RETAINED EARNINGS, END OF YEAR</b>	<b>\$ 218,722</b>	<b>\$ 216,174</b>

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

## CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31 (IN THOUSANDS)	2009	2008
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>		
Net income and comprehensive income for the year	\$ 2,548	\$ 6,338
Adjustments to determine net cash from (used in) operating activities:		
Amortization of property, plant and equipment and intangible assets	52,733	53,846
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment and intangible assets	7,770	968
Amortization of investment tax credits	(300)	(348)
Amortization of deferred capital funding	(56,453)	(50,857)
Future corporate taxes	(3,333)	-
Change in fair value of financial instruments	(238)	2,610
Unrealized (gain) loss on derivative financial instruments	(18,077)	27,023
Net change in non-cash working capital items	(7,733)	2,161
Increase in accrued benefit asset	(22,244)	(45,893)
Increase in accrued benefit liability	972	948
(Decrease in) increase in other non-current liabilities	(992)	1,840
Net cash used in operating activities	(45,347)	(1,364)
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>		
Capital funding received	111,775	42,995
Net cash provided by financing activities	111,775	42,995
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(359,704)	(415,817)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	386,161	413,099
Disbursements for property, plant and equipment and intangible assets	(97,336)	(34,944)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment and intangible assets	21	89
Net cash used in investing activities	(70,858)	(37,573)
<b>CASH AND CASH EQUIVALENTS</b>		
(Decrease) increase during the year	(4,430)	4,058
Balance, beginning of year	9,205	5,147
<b>BALANCE, END OF YEAR</b>	<b>\$ 4,775</b>	<b>\$ 9,205</b>
<b>REPRESENTED BY:</b>		
Cash	\$ (135)	\$ 28
Short-term investments, 0.26%, maturing in January 2010 (2008: 1.50%)	4,910	9,177
	<b>\$ 4,775</b>	<b>\$ 9,205</b>

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

# NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

December 31, 2009

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to offer the best travel experience in Canada with a mission to work together to exceed customer expectations every time. The Corporation uses the road-way infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

## 2. ADOPTION OF NEW ACCOUNTING STANDARDS

### A) FINANCIAL INSTRUMENTS – DISCLOSURES, SECTION 3862

In June 2009, the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) amended Handbook section 3862, *Financial Instruments – Disclosures*. The purpose of the amendments is to improve disclosures on fair value measurements and liquidity risk related to financial instruments.

All financial instruments measured at fair value must be classified in fair value hierarchy levels, which are as follows:

- Level 1 – Financial instruments are considered Level 1 when valuation can be based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2 – Level 2 financial instruments are valued using quoted prices for similar assets or liabilities, quoted prices in markets that are not active, or models using inputs that are observable.
- Level 3 – Financial instruments are considered Level 3 when their values are determined using pricing models, discounted cash flow methodologies or similar techniques and at least one significant model assumption or input is unobservable.

Liquidity risk disclosure was also enhanced with the inclusion of a maturity analysis for derivative and non-derivative financial liabilities.

The amendments are effective for annual financial statements for fiscal years ending after September 30, 2009, with early adoption permitted. To provide relief for financial statement preparers, the CICA decided that comparative information for the new disclosures was not required in the first year of application.

As the amendments only concern disclosure requirements, they do not have an impact on the results or financial position of the Corporation. The required disclosures are included in Note 17.

**B) CREDIT RISK AND THE FAIR VALUE OF FINANCIAL ASSETS AND FINANCIAL LIABILITIES, EIC-173**

On January 20, 2009, the Emerging Issues Committee of the CICA issued Abstract EIC-173, *Credit Risk and the Fair Value of Financial Assets and Financial Liabilities*. The Abstract confirms that an entity's own credit risk and the credit risk of the counterparty should be taken into account in determining the fair value of financial assets and financial liabilities, including derivative instruments. This Abstract does not have a significant effect on the Consolidated Financial Statements of the Corporation.

**C) GOODWILL AND INTANGIBLE ASSETS, SECTION 3064**

Effective January 1, 2009 the Corporation adopted the new CICA Handbook section 3064, *Goodwill and Intangible Assets*, which provides guidance on the recognition, measurement, presentation and disclosure for goodwill and intangible assets, other than the initial recognition of goodwill or intangible assets acquired in a business combination. This new accounting standard reinforces the approach under which assets are recorded only if they satisfy the definition of an asset and meet the recognition criteria for an asset. It also clarifies the application of the concept of matching costs with revenues, so as to eliminate the practice of recognizing as assets items that do not meet the definition of an asset or satisfy the recognition criteria for an asset. As a result of adopting retrospectively Section 3064, the Corporation reclassified \$9.5 million (2008: \$6.4 million) of software and licenses from Property, plant and equipment to Intangible assets on the Consolidated Balance Sheet.

**3. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES**

These Consolidated Financial Statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

**A) VARIABLE INTEREST ENTITIES**

As required by Accounting Guideline AcG-15, *Consolidation of Variable Interest Entities* (AcG-15), the assets, liabilities and results of activities of the Keewatin Railway Company (KRC), a variable interest entity (VIE), have been included in these Consolidated Financial Statements. AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (see Note 16). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

**B) FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA**

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss (see Note 5 for reconciliation). The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on financial instruments, realized gains and losses on financial

instruments following a modification in the terms of the original instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment, intangible assets and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment and intangible assets is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment and intangible assets. Upon disposal or write-off of the funded depreciable property, plant and equipment and intangible assets, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the relevant assets. Funding for the acquisition of land is recorded as contributed surplus.

### **C) CASH EQUIVALENTS**

Cash equivalents investments include bankers' discount notes and bankers' acceptances which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less.

### **D) ASSET RENEWAL FUND**

Asset Renewal Fund investments include Federal and Provincial treasury bills and bankers' acceptances which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less. It also includes Master Asset Vehicle (MAV) notes which may not be liquidated in the near future and have legal maturities from 2013 to 2056. Changes in fair value are recorded in investment income.

### **E) REVENUE RECOGNITION**

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues that include third-party revenues are recognized as they are earned. The changes in fair value of the financial instruments held for trading other than derivative financial instruments are recorded in investment income.

### **F) FOREIGN CURRENCY TRANSLATION**

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Consolidated Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

Non-monetary Consolidated Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

### **G) MATERIALS**

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and net realizable value.

### **H) PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions are recorded at cost.



The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with upgrading of other property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	<b>12 to 30 years</b>
Maintenance buildings	<b>25 years</b>
Stations and facilities	<b>20 years</b>
Owned Infrastructure	<b>5 to 40 years</b>
Infrastructure improvements	<b>5 to 40 years</b>
Leasehold improvements	<b>2 to 20 years</b>
Machinery and equipment	<b>4 to 15 years</b>
Computer hardware	<b>3 to 7 years</b>
Other property, plant and equipment	<b>3 to 10 years</b>

No amortization expense is recorded for projects in progress or for retired property, plant and equipment.

## **I) INTANGIBLE ASSETS**

Intangible assets are recorded at cost. This cost includes expenses directly associated with activities to develop or obtain computer software for internal use.

The Corporation's intangible assets have a finite useful life and are amortized over their useful life according to the straight-line method over the following periods:

Software and licences	<b>3 to 7 years</b>
-----------------------	---------------------

## **J) IMPAIRMENT OF LONG-LIVED ASSETS**

Long-lived assets are reviewed for impairment whenever events or changes in circumstances indicate that the carrying amount of an asset may not be recoverable. Impairment is assessed by comparing the carrying amount of an asset with its expected future net undiscounted cash flows from its use and eventual disposal. If such assets are considered impaired, the impairment to be recognized is measured by the amount by which the carrying amount of the assets exceeds their fair value, determined on a discounted expected cash flow basis. The impairment will result in a write down of the related assets and the corresponding expense will be recorded under amortization and losses on write-down and disposal of property plant and equipment and intangible assets.

## **K) CORPORATE TAXES**

The Corporation utilizes the asset and liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which

those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

#### **L) INVESTMENT TAX CREDITS**

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment.

#### **M) EMPLOYEE FUTURE BENEFITS**

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups at the date of the amendment.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

#### **N) ENVIRONMENTAL COSTS**

The Corporation provides for estimated costs to meet Government standards and regulations when such costs can be reasonably estimated. Estimates of the anticipated future costs for remediation work are based on the Corporation's prior experience. Provisions for environmental remediation costs are recorded in "Other non-current liabilities," except for the current portion, which is recorded in "Accounts payable and accrued liabilities."

## **O) ASSET RETIREMENT OBLIGATIONS**

Liabilities are recognized for statutory, contractual or legal obligations, when incurred, associated with the retirement of property, plant and equipment when those obligations result from the acquisition, construction, development and/or normal operation of the assets. The obligations are measured initially at fair value, determined using present value methodology, and the resulting costs are capitalized into the carrying amount of the related asset. In subsequent periods, the liability is adjusted for the unwinding of the discount caused by the passage of time and any changes in the amount or timing of the estimated underlying future cash flows. The capitalized asset retirement cost is depreciated on the same basis as the related asset and the unwinding of the discount is included in determining the results of operations.

## **P) FINANCIAL INSTRUMENTS**

### **(I) Financial assets and liabilities held for trading (HFT)**

Financial instruments are classified as HFT when they are principally acquired or incurred for the purpose of selling and repurchasing in the short-term, part of a portfolio of identified financial instruments that are managed together and for which there is evidence of a recent actual pattern of short-term profit taking, or derivatives not designated for hedge accounting. Other financial instruments may be designated as held for trading upon initial recognition.

The Corporation has classified its cash and cash equivalents as held for trading.

Financial assets and financial liabilities classified as HFT except for derivative financial instruments (see Note 3 q)) are measured at fair value with changes in those fair values recognized in investment income. Transaction costs are expensed as incurred. Regular-way purchases or sales of financial assets are accounted for at settlement date.

### **(II) Loans and receivables (L&R)**

The L&R classification includes trade receivables, loans, and other receivables that have fixed or determinable payments and are not quoted in an active market. Assets are measured initially at fair value and then at amortized cost, using the effective interest rate method, less any impairment. The fair values of loans and receivables are estimated on the basis of the present value of the expected cash flows. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts receivable are carried at the original invoice amount less any allowance for doubtful receivables.

### **(III) Other financial liabilities**

Other financial liabilities represent liabilities that are not classified as HFT. They are initially measured at fair value, net of transaction costs, and are subsequently measured at amortized cost using the effective interest method, with interest expense recognized on an effective yield basis. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts payable are carried at the original invoice amount.

## **Q) DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS**

Derivative financial instruments such as swaps and certain forward foreign exchange contracts are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices and the value of the U.S. dollar, covering at least 50 per cent and up to 80 per cent of its consumption of fuel. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Forward foreign exchange contracts are also utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the U.S. dollar related to the purchase of materials from the U.S. as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

The Corporation's derivative financial instruments are classified as HFT. Changes in the fair value of derivative financial instruments are recorded in unrealized loss (gain) on derivative financial instruments. Derivative financial instruments with a positive fair value are presented as assets and derivative financial instruments with a negative fair value are presented as liabilities.

## **R) MEASUREMENT UNCERTAINTY**

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful lives of property, plant and equipment and intangible assets. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

## **S) VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveler reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned, and are recorded in accounts payable and accrued liabilities.

## **T) NON-MONETARY TRANSACTIONS**

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when the related goods or services are provided by third parties.

# **4. FUTURE ACCOUNTING CHANGES**

## **A) BUSINESS COMBINATIONS, CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS AND NON-CONTROLLING INTERESTS**

The CICA issued three new accounting standards in January 2009: section 1582, *Business Combinations*, section 1601, *Consolidated Financial Statements*, and section 1602, *Non-controlling Interests*.

Section 1582 replaces section 1581, *Business Combinations*, and establishes standards for the accounting for a business combination and for the related disclosure requirements. The section applies prospectively to business combinations for which the acquisition date is on or after the beginning of the first annual reporting period beginning on or after January 1, 2011. Earlier adoption is permitted.

Sections 1601 and 1602 together replace section 1600, *Consolidated Financial Statements*. Section 1601 establishes standards for the preparation and presentation of consolidated financial statements. Section 1601 applies to interim and annual consolidated financial statements relating to fiscal years beginning on or after January 1, 2011. Earlier adoption is permitted as of the beginning of a fiscal year.

Section 1602 establishes standards for accounting for a non-controlling interest in a subsidiary in consolidated financial statements subsequent to a business combination. It applies to interim and annual consolidated financial statements relating to fiscal years beginning on or after January 1, 2011. Earlier adoption is permitted as of the beginning of a fiscal year.

The Corporation is in the process of evaluating the requirements of each of these new standards.

## B) INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS

In February 2008, the Canadian Accounting Standards Board confirmed January 1, 2011 as the changeover date for Canadian publicly accountable enterprises to start using International Financial Reporting Standards (IFRS) as issued by the International Accounting Standards Board. IFRS uses a conceptual framework similar to Canadian GAAP, but there are some significant differences in recognition, measurement and disclosure requirements.

The identification, evaluation and selection of the accounting policies necessary for the Corporation to transition to IFRS are currently underway. Consideration of impacts on operational elements such as information technology and internal control over financial reporting are integral to this process as well as to the preparation of draft financial statements and related note disclosure.

## 5. RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
Net income and comprehensive income for the year	2.5	6.3
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment and intangible assets	60.5	54.8
Amortization of deferred capital funding	(56.5)	(50.9)
Employee future benefits to be funded in the current period	(21.2)	(44.8)
Unrealized (gain) loss on derivative financial instruments	(18.1)	27.0
Deferred corporate tax (recovery) expense	(3.3)	2.1
Adjustment for accrued compensation	0.8	2.0
(Increase) decrease in investment fair value	(0.2)	3.9
Other	0.5	(0.4)
Operating funding (deficit) surplus for the year	(35.0)	—

The operating deficit was funded by the Asset Renewal Fund.



## 6. MATERIALS

The materials expensed during the year amounted to \$30.4 million (2008: \$29.8 million). The Corporation had no significant write-down of its materials in 2009 or 2008.

## 7. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009			2008		
	COST	ACCUMULATED DEPRECIATION	NET	COST	ACCUMULATED DEPRECIATION	NET
Land	6.6	—	6.6	5.7	—	5.7
Rolling stock	781.0	537.9	243.1	775.3	517.7	257.6
Maintenance buildings	169.3	144.5	24.8	182.3	149.9	32.4
Stations and facilities	52.3	36.0	16.3	45.7	32.3	13.4
Owned infrastructures	135.2	56.8	78.4	125.6	53.5	72.1
Infrastructure improvements	28.7	8.9	19.8	27.8	8.2	19.6
Leasehold improvements	66.4	48.2	18.2	116.3	95.4	20.9
Machinery and equipment	36.0	26.8	9.2	37.9	31.3	6.6
Computer hardware	8.7	7.4	1.3	9.3	8.1	1.2
Other property, plant and equipment	14.4	13.4	1.0	20.5	19.8	0.7
	1,298.6	879.9	418.7	1,346.4	916.2	430.2
Projects in progress			104.9			38.6
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			0.3			0.3
			523.9			469.1

Projects in progress as at December 31, 2009 primarily consist of rolling stock and improvements to infrastructure and stations.

The amortization expense of property, plant and equipment was \$50.3 million in 2009 (2008: \$51.9 million).

In 2009, the Corporation wrote off \$75.3 million of property, plant and equipment that were disposed of or replaced and that were fully amortized.

In 2009, the Corporation wrote down an asset for an amount of \$5.2 million. Also, assets with a net book value of \$2.6 million were disposed of during the year.

## 8. INTANGIBLE ASSETS

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009			2008		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Software and licences	44.5	39.7	4.8	44.1	40.8	3.3
Projects in progress			4.7			3.0
			9.5			6.3

The amortization expense of intangible assets in 2009 was \$2.4 million (2008: \$1.9 million).

In 2009, the Corporation wrote off \$3.5 million of intangible assets that were disposed of or replaced and that were fully amortized.

## 9. ASSET RENEWAL FUND

### A) ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of Canada Secretariat to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. However, the Treasury Board of Canada Secretariat could approve the use of the Asset Renewal Fund to finance operating deficits.

The investments in the Asset Renewal Fund include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
Federal and Provincial Treasury bills	23.6	26.6
Bankers' acceptances	20.3	39.4
Master Asset Vehicle (MAV) notes	4.5	—
Commercial papers	—	8.6
<b>Balance at end of year</b>	<b>48.4</b>	<b>74.6</b>
Less: Current portion	25.3	17.9
Non-current portion	23.1	56.7

During the year ended December 31, 2009, the Treasury Board of Canada Secretariat approved the use of the Asset Renewal Fund to fund a maximum of \$42.5 million of the 2009 operating expenditures (2008: Nil) and \$2.4 million of the 2009 capital expenditures (2008: \$0.2 million).

The Treasury Board of Canada Secretariat has authorized the Corporation to use up to \$25.3 million (2008: \$17.9 million) of the Asset Renewal Fund to meet future working capital requirements. This amount is presented in the current portion of the Asset Renewal Fund.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2009 was 0.24 per cent (2008: 1.55 per cent) excluding MAV notes. The weighted average term to maturity as at December 31, 2009 is two months (2008: two months) excluding MAV notes.

The fair value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date, except for the MAV notes as described in Note 9 c).

The Asset Renewal Fund is invested in 19 short-term instruments (2008: 19) that have a rating of "R-1 low" or higher. Diversification in the short-term instruments is achieved by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in instruments of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings in the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risk by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and to the Corporation's Asset Renewal Fund Investment Policy, which requires that funds be invested in high quality financial instruments.

## B) CHANGES IN THE ASSET RENEWAL FUND

The changes in the closing balance of the Asset Renewal Fund resulted from the following movements during the year:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>74.6</b>	74.5
Proceeds from sale or lease of surplus assets	0.1	0.2
Investment Income	0.9	2.5
Change in fair value	0.2	(2.6)
Less: Cash drawdown during the year	(27.4)	—
<b>Balance at end of year</b>	<b>48.4</b>	74.6

## C) NON-BANK-SPONSORED ASSET-BACKED COMMERCIAL PAPERS (ABCP)

On March 17, 2008, the Pan-Canadian Investors Committee (the "Committee") for ABCP filed proceedings for a plan of compromise and arrangement (the "Plan") under the *Companies' Creditors Arrangement Act* (Canada) ("CCAA") with the Ontario Superior Court. At the meeting of ABCP note holders on April 25, 2008, note holders approved the Plan by the required majorities. On June 5, 2008, the Court issued a sanction order and reasons for the decision approving the Plan as amended. On August 18, 2008, that decision was upheld by the Ontario Court of Appeal and, on September 19, 2008, the Supreme Court of Canada denied leave to the appeal. On December 24, 2008, the Committee announced that an agreement had been reached with all key stakeholders, including the governments of Canada, Quebec, Ontario and Alberta to provide additional margin facilities to support the Plan and finalized certain enhancements to the Plan.

On January 12, 2009, the Ontario Superior Court issued the final implementation order in the ABCP restructuring process. The restructuring closed on January 21, 2009. On this date, the Corporation received \$8.6 million in face value of restructured long-term amortizing floating rate notes in exchange for \$8.7 million face value of original ABCP held previously that had been illiquid since the market disruptions of August 2007.

The new notes, now referred to as Master Asset Vehicle (MAV) notes, have legal maturities ranging from 2013 to 2056 and have remained illiquid since issued. In the absence of a functioning secondary market, management has developed a discounted cash flow valuation model to estimate the fair value of the MAV notes received. The valuation model incorporates assumptions for interest rate, required market yield and effective maturity, some of which are derived from observable market indicators. In 2009, \$0.4 million of capital was received, leaving an outstanding face value as at December 31, 2009 of \$8.2 million. The estimated fair value of the outstanding notes is \$4.5 million as at December 31, 2009 representing 55% of their face value.

The Corporation's estimated fair value for its MAV notes is subject to significant risks and uncertainties, including the timing and amount of future cash flows, the potential for deterioration in the credit quality of the underlying assets and financial instruments as well as changes in interest rates and credit spreads. Accordingly, the Corporation's assessment of the fair value of its MAV notes holdings could change materially in the future.

## 10. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities balance includes the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
Accrued liabilities	42.5	26.9
Wages payable and accrued	38.4	38.9
Trade payables	37.2	28.4
Capital tax, income tax and other taxes payable	10.8	9.8
Payable to the Government of Canada	—	3.8
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	0.4	0.4
Other	3.0	—
	132.3	108.2

## 11. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self-insured workers' compensation benefits, to all its permanent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary of the employee's best five consecutive calendar years up to retirement.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out subsequent to year-end with a measurement date as at January 1, 2010.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at December 31, 2009.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation was carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out subsequent to year-end with a measurement date as at December 31, 2009.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out subsequent to year-end with a measurement date as at December 31, 2009.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The latest actuarial valuation was carried out as at December 31, 2009.

The actuarial valuation of the Supplemental Retirement Plan for management employees (SRP), with respect to retired members, is carried out annually. The latest actuarial valuation was carried out as at December 31, 2009. The latest actuarial valuation for active members of the SRP was carried out as at December 31, 2006, and the next actuarial valuation will be carried out subsequent to year-end with a measurement date as at December 31, 2009.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2009	2008	2009	2008
<b>ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,165.9</b>	1,479.3	<b>27.8</b>	31.8
Current service cost	<b>13.0</b>	23.3	<b>4.6</b>	4.6
Employee contributions	<b>10.1</b>	10.1	—	—
Interest cost	<b>85.0</b>	80.1	<b>2.1</b>	1.8
Benefits paid	<b>(102.8)</b>	(101.4)	<b>(6.2)</b>	(6.1)
Net transfer in	<b>7.5</b>	—	—	—
Actuarial losses (gains)	<b>149.6</b>	(325.5)	<b>2.9</b>	(4.3)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,328.3</b>	1,165.9	<b>31.2</b>	27.8
<b>FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,354.3</b>	1,762.0	—	—
Actual gains (losses) from return on plan assets	<b>198.1</b>	(320.0)	—	—
Employer contributions	<b>13.8</b>	3.6	<b>6.2</b>	6.1
Employee contributions	<b>10.1</b>	10.1	—	—
Net transfer in	<b>7.5</b>	—	—	—
Benefits paid	<b>(102.8)</b>	(101.4)	<b>(6.2)</b>	(6.1)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,481.0</b>	1,354.3	—	—

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

<b>ASSET CATEGORIES:</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Equity securities (public market)	<b>50.7%</b>	44.3%
Fixed income securities (public market)	<b>43.3%</b>	44.0%
Private equity, hedge funds and other	<b>6.0%</b>	11.7%
	<b>100.0%</b>	100.0%

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2009	2008	2009	2008
<b>RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:</b>				
Fair value of plan assets	<b>1,481.0</b>	1,354.3	—	—
Accrued benefit obligation	<b>1,328.3</b>	1,165.9	<b>31.2</b>	27.8
<b>Funded status of plans - surplus (deficit)</b>	<b>152.7</b>	188.4	<b>(31.2)</b>	(27.8)
Unamortized net actuarial losses (gains)	<b>321.5</b>	295.4	<b>1.5</b>	(1.4)
Unamortized past service costs	<b>1.5</b>	1.9	<b>0.3</b>	0.3
Unamortized transitional (asset) obligation	<b>(120.9)</b>	(153.2)	<b>2.7</b>	3.2
	<b>354.8</b>	332.5	<b>(26.7)</b>	(25.7)
Network restructuring long-term liability	—	—	<b>(0.4)</b>	(0.4)
<b>Accrued benefit asset (liability)</b>	<b>354.8</b>	332.5	<b>(27.1)</b>	(26.1)



(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
<b>ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:</b>				
Current service cost	13.0	23.3	4.6	4.6
Interest cost	85.0	80.1	2.1	1.8
Actual (gains) losses from return on plan assets	(198.1)	320.0	—	—
Actuarial losses (gains)	149.6	(325.5)	2.9	(4.3)
<b>Elements of employee future benefits costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs</b>	<b>49.5</b>	<b>97.9</b>	<b>9.6</b>	<b>2.1</b>
<b>ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:</b>				
Differences between:				
■ Expected return and actual return on plan assets for the year	109.9	(435.2)	—	—
■ Actuarial (gain) loss recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	(135.8)	327.0	(3.0)	4.5
■ Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.4	0.1	0.1
Amortization of transitional (asset) obligation	(32.3)	(32.3)	0.5	0.5
<b>Defined benefit (income) costs recognized</b>	<b>(8.3)</b>	<b>(42.2)</b>	<b>7.2</b>	<b>7.2</b>

The credit balance for employee future benefits in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings includes the pension plans' net income and the other benefit plans' net costs.

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2015	2014	2015	2014
<b>WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:</b>				
<b>Accrued benefit obligation as at December 31:</b>				
Discount rate	6.50%	7.50%	5.25%	7.50%
Rate of compensation increase	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%
<b>Benefit costs for the year ended December 31:</b>				
Discount rate	7.50%	5.50%	7.50%	5.50%
Expected long-term rate of return on plan assets	6.75%	6.75%	—	—
Rate of compensation increase	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%
<b>Assumed health care cost trend rates as at December 31:</b>				
Initial health care cost trend rate	—	—	7.39%	7.78%
Cost trend rate declines to	—	—	4.03%	3.66%
Year ultimate rate is reached	—	—	2014	2014

## Sensitivity analysis

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2009:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost for the current year	34	(30)
Accrued benefit obligation as at the end of the year	165	(147)

## 12. CORPORATE TAXES

The corporate tax (recovery) expense of the Corporation consists of the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
Current corporate tax (recovery) expense	(0.7)	1.9
Future corporate tax (recovery) expense	(3.3)	—
<b>Corporate tax (recovery) expense</b>	<b>(4.0)</b>	<b>1.9</b>

The Corporation recorded a current corporate tax recovery of \$0.7 million resulting from the Federal and Ontario harmonization of corporate taxes. The Corporation has a cash tax payable of \$1.1 million that is payable over a five year period beginning in 2010. This amount is included in Other non-current liabilities on the Consolidated Balance Sheet.

The overall corporate tax recovery for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rates of 29.84 per cent (2008: 30.2 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
Computed corporate tax (recovery) expense - statutory rates	(0.5)	2.4
Permanent differences:		
Large corporate tax recovery	(0.3)	(0.3)
Non-taxable portion of capital and accounting (gains) losses and others	(0.3)	0.4
Change in valuation allowance	(0.3)	(1.0)
Effect of statutory tax rate substantively enacted during the year	(3.4)	(1.3)
Effect of tax rate changes on future corporate taxes	0.4	—
Future corporate tax expense relating to changes in temporary differences	0.4	1.7
	<b>(4.0)</b>	<b>1.9</b>

Future corporate tax reflects the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes.

Significant components of the future corporate tax (assets) and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
<b>Future corporate tax assets:</b>		
Property, plant and equipment	(24.5)	(25.1)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(4.3)	(4.5)
Accrued benefit liability	(6.3)	(6.6)
Unrealized loss on derivative financial instruments	(2.0)	(9.4)
Loss carry-forward	(18.0)	(10.8)
	(55.1)	(56.4)
Less: valuation allowance	8.4	8.7
	(46.7)	(47.7)
<b>Future corporate tax liabilities:</b>		
Accrued benefit asset	83.6	85.9
Unrealized gain on derivative financial instruments	0.8	2.9
	84.4	88.8
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>37.7</b>	<b>41.1</b>
<b>Presented in the Consolidated Balance Sheet as:</b>		
Future corporate tax assets – current	(2.8)	(6.2)
Future corporate tax liabilities – non-current	40.5	47.3
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>37.7</b>	<b>41.1</b>

The Corporation has \$76.1 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2010	0.7
2014	3.3
2015	12.0
2026	18.8
2028	4.8
2029	36.5
	76.1

### 13. DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase depreciable property, plant and equipment and intangible assets.

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
<b>Balance, beginning of year</b>	<b>480.4</b>	488.7
Government funding for property, plant and equipment and intangible assets (excluding the cost of land)	117.2	42.5
Amortization of deferred capital funding	(56.5)	(50.8)
<b>Balance, end of year</b>	<b>541.1</b>	480.4

### 14. CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2009 and 2008, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

The Corporation defines its capital as share capital, contributed surplus and retained earnings and is regulated by the *Financial Administration Act*. The Corporation is not allowed to modify its capital structure without Government approval. The Corporation must obtain Government approval to issue debt instruments. Accordingly, the Corporation does not have access to external financing and does not have a flexible capital structure.

The Corporation manages its equity by prudently managing revenues, expenses, assets, liabilities, investments and general financial dealings to ensure that the Corporation effectively achieves its objectives and purpose while remaining a going concern. The Corporation did not change the way it manages its equity compared to last year.

The increase in the Contributed surplus of \$1.0 million during the year is due to the purchase of land.

### 15. COMMITMENTS

A) The Corporation has operating leases in place mainly for facilities, maintenance of way and computer equipment. The future minimum payments relating to these operating leases are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2010	24.2
2011	21.7
2012	21.1
2013	19.4
2014	14.9
Subsequent years proportionately to 2049	179.0
	<b>280.3</b>

**B)** As at December 31, 2009, the Corporation has outstanding major contract commitments amounting to \$498.8 million (2008: \$109.8 million) consisting mainly of advertising and maintenance and completion of rolling stock projects. In 2009, the corporation initiated important investments related to the Federal Government's economic stimulus package and reliability program. The Corporation expects to make payments under these commitments over the next 5 years.

**C)** The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and the control of train operations that expire on December 31, 2018.

**D)** The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$25.5 million (2008: \$22.0 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

## 16. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation agreed to contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of its operating expenditures. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2009, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$2.4 million (2008: \$2.5 million).

KRC received \$1.5 million for the maintenance of their infrastructure from the Government of Canada in 2009 (2008: \$1.9 million).

The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a value of \$10.8 million (2008: \$7.4 million) recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.



## 17. FINANCIAL INSTRUMENTS

### A) CLASSIFICATION OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The financial instruments held by the Corporation are classified as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	DECEMBER 31, 2009		DECEMBER 31, 2008	
	CARRYING VALUE		CARRYING VALUE	
	HFT	L&R	HFT	L&R
<b>FINANCIAL ASSETS:</b>				
Cash and cash equivalents	4.8	—	9.2	—
Accounts receivables	—	7.3 <sup>(1)</sup>	—	6.2 <sup>(1)</sup>
Derivative financial instruments	3.1 <sup>(2)</sup>	—	10.0 <sup>(2)</sup>	—
Asset Renewal Fund – MAV notes	4.5	—	—	—
Asset Renewal Fund – Commercial papers	—	—	8.6	—
Asset Renewal Fund – Other investments	43.9 <sup>(3)</sup>	—	66.0 <sup>(3)</sup>	—
<b>FINANCIAL LIABILITIES:</b>				
Accounts payable and accrued liabilities	—	105.5 <sup>(4)</sup>	—	79.0 <sup>(4)</sup>
Derivative financial instruments	7.1 <sup>(2)</sup>	—	32.1 <sup>(2)</sup>	—

HFT – Held for trading

L&R – Loans and receivables

(1) Comprised of trade receivables.

(2) Comprised of derivative financial instruments not designated in a hedge relationship.

(3) Comprised of short-term investments.

(4) Comprised of trade accounts payable, accrued liabilities and accrued wages.

### B) FAIR VALUE

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than financial instruments HFT and derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature. HFT financial instruments and derivatives are carried at fair value.

The Corporation estimates the fair value of its MAV notes by discounting expected future cash flows. The valuation model incorporates assumptions for interest rate, required market yield and effective maturity, some of which are derived from observable market indicators. There is a significant amount of uncertainty in estimating the amount and timing of cash flows associated with the MAV notes.

The assumptions used in the valuation model at December 31, 2009 include:

CRITERIA	ASSUMPTIONS
Expected term to maturity	6.3 years
Discount Rates	9.8% to 33%
Coupon rates	CDOR swap - 50bps to CDOR swap + 30bps

If these assumptions were to change, the fair value of the MAV notes could change significantly. A 1.0 per cent increase (decrease) in the discount rate would decrease (increase) the fair value of the MAV notes by approximately \$0.2 million (\$0.2 million).

The following table summarizes the fair value hierarchy applicable during 2009 to the fair value measurement of financial assets and financial liabilities held by the Corporation<sup>(1)</sup>:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	DECEMBER 31, 2009	LEVEL 1	LEVEL 2	LEVEL 3
<b>Assets:</b>				
Asset Renewal Fund – MAV notes	4.5	–	–	4.5
Asset Renewal Fund – Other investments	43.9	43.9	–	–
Derivative financial instruments	3.1	–	3.1	–
<b>Liabilities:</b>				
Derivative financial instruments	7.1	–	7.1	–

(1) There have been no significant transfers between Level 1 and Level 2 during the year.

The table below presents a reconciliation of all financial assets measured at fair value on a recurring basis using significant unobservable inputs (Level 3):

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009
<b>Asset Renewal Fund – MAV notes:</b>	
Opening balance	4.7
Total gains in net income <sup>(1)</sup>	0.2
Sales	(0.4)
Closing balance	4.5

(1) A gain of \$ 0.1 million is included in this amount and attributable to assets still held at year-end.

## C) RISK MANAGEMENT

As part of its operations, the Corporation enters into transactions with financial risks exposure such as credit, liquidity and market risks. Exposure to such risks is significantly reduced through close monitoring and strategies that include the use of derivative financial instruments.

## D) FOREIGN EXCHANGE RISK

The Corporation is exposed to foreign exchange risks on the following balances that are denominated in U.S. dollars (USD):

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2009	2008
<b>Assets:</b>		
Derivative financial instruments	3.1	10.0
<b>Liabilities:</b>		
Accounts payables and accrued liabilities	1.6	1.0
Derivative financial instruments	7.1	32.1

The Corporation's risk management objective is to reduce cash flow risk related to foreign denominated cash flows. To help manage this risk, the Corporation has entered into foreign exchange forward contracts related to fuel swaps and the purchase of materials from the U.S. to refurbish some of its locomotives fleet.

A variance of 5 per cent in the exchange rate of USD would not have a significant impact on the Corporation's net income.

## **E) CREDIT RISK**

Credit risk is the risk that one party to a financial instrument might not meet its obligations under the terms and conditions of the agreement. The carrying amount of financial assets is \$63.6 million (2008: \$100.0 million) and represents the Corporation's maximum exposure to credit risk. The Corporation does not use credit derivatives or similar instruments to mitigate this risk and, as such, the maximum exposure is the full carrying value or face value of its financial assets. The Corporation minimizes credit risk on cash and cash equivalents, investments, Asset Renewal Fund and derivative financial instruments by dealing only with reputable and high quality financial institutions. The Corporation's exposure to credit risks on trade accounts receivable is reduced by applying a credit policy that establishes limits on the concentration of risk, requires assessing and monitoring of counterparty credit risk and sets credit limits. Only Canadian Government departments and agencies, Crown corporations issuing government travel warrants and travel agents who are members of the International Air Transport Association (Billing and Settlement Plan /Airline Reporting Corporation) are exempt from the Corporation's credit approval process.

As at December 31, 2009, approximately 17.8 per cent (2008: 10.5 per cent) of trade accounts receivable were over 90 days past due, while approximately 70.8 per cent (2008: 77.4 per cent) of trade accounts receivable were current (under 30 days).

As at December 31, 2009, the allowance for bad debt was \$0.5 million (2008: \$0.4 million). The allowance for bad debt is based on an account by account analysis that considers the ageing of the account and the current credit-worthiness of the customer.

## **F) FUEL PRICE RISK**

In order to manage its exposure to changes in fuel and heating oil prices and minimize volatility in operating cash flows, the Corporation enters into derivative contracts with financial intermediaries. A fluctuation of 10 per cent in the USD price of heating oil or fuel would not have a significant impact on the consolidated financial statements.

## **G) LIQUIDITY RISK**

The Corporation manages its liquidity risk by preparing and monitoring detailed forecasts of cash flows from operations and anticipated investing and funding activities. The liquidity risk is low since the Corporation does not have debt instruments to service and receives regular funding from the Government of Canada.

The reported financial liabilities in item a) above totaling \$112.6 million (2008: \$111.1 million) represent the maximum liquidity risk exposure for the Corporation.

The following table summarizes the contractual maturities for the derivative and non-derivative financial liabilities as at December 31, 2009:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	LESS THAN 3 MONTHS	3 TO 6 MONTHS	6 MONTHS TO 1 YEAR	1 TO 2 YEARS	OVER 2 YEARS	TOTAL
Accounts payable and accrued liabilities	102.5	—	—	1.5	1.5	105.5
Derivative financial liabilities	1.7	1.7	3.2	0.5	—	7.1

## H) INTEREST RATE RISK

Interest rate risk is defined as the Corporation's exposure to a loss of earnings or a loss in the value of its financial instruments as a result of fluctuations in interest rates. The Corporation is exposed to interest rate risk associated with cash equivalents and the Asset Renewal Fund for a total of \$53.2 million (2008: \$83.8 million). A variation of 100bps in the interest rates would affect the investment income but would not have a significant impact on the Consolidated Financial Statements.

## 18. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The Corporation uses commodity or price swaps where it exchanges cash payments based on changes in the price of a commodity (i.e. heating oil) or a market index. The Corporation also enters into foreign exchange forward contracts to either buy or sell USD at a specified price and date in the future. These contracts are related to fuel swaps and a future capital project.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
Crude swap	2010	1.500 to 2.050	3,528	1,497	—
Crude swap	2011	1.670 to 1.868	2,016	1,178	91
Crude swap	2012	1.957	1,008	139	—
				2,814	91

(1) These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD )(000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
Foreign Exchange Forward	2009	0.994 to 1.061	26,071	—	5,067
Foreign Exchange Forward	2010	0.996 to 1.050	16,006	—	2,809
Foreign Exchange Forward	2011	1.037	7,752	136	1,210
Foreign Exchange Forward	2012	1.036	5,811	125	863
				261	9,949
				3,075	10,040

(1) These financial instruments have a monthly settlement schedule.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
Crude swap	2009	2.092 to 3.991	12,096	—	(20,664)
Crude swap	2010	2.220 to 3.639	8,568	(5,990)	(10,341)
Crude swap	2011	2.409	2,016	(159)	(1,090)
				(6,149)	(32,095)

(1) These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD (000'S))	FAIR VALUE CAD (000'S)	
Foreign Exchange Forward	2010	0.996 to 1.252	30,513	(709)	—
Foreign Exchange Forward	2011	1.039 to 1.150	4,856	(195)	—
				(904)	—
				(7,053)	(32,095)

(1) These financial instruments have a monthly settlement schedule.

The fair values of the derivative financial instruments are estimated as the discounted unrealized gain or loss calculated based on the market price at December 31, 2009, which generally reflects the estimated amount that the Corporation would receive or pay to terminate the contracts at the Consolidated Balance Sheet date. The fair values of the derivative financial instruments are provided to the Corporation by the chartered banks that are the counterparties to the transactions.

The fair values are determined using well-established proprietary valuation models, such as the modified Black-Scholes model, and incorporate prevailing market rates and prices on the underlying instruments. The Corporation has performed additional review procedures on the fair value amounts to satisfy itself that they are reasonable.

The discounting of the fair value of transactions is based on the bootstrapping method incorporating a set of bond yields over the term of the instruments in order to provide appropriate discount factors.

## 19. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms similar to those applied to other individuals and enterprises and these transactions are recorded at the exchange value. Other than disclosed elsewhere in these Consolidated Financial Statements, related party transactions are not significant.

## 20. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded revenue from non-monetary transactions of approximately \$1.3 million for the year ended December 31, 2009 (2008: \$1.0 million) under "Passenger revenue" in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and



Retained Earnings. The Corporation also recorded expenses from non-monetary transactions of approximately \$1.6 million (2008: \$1.2 million) mainly under "Marketing and sales" and "Other expenses" in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings. The nature of non-monetary transactions is mainly related to advertising activities.

## 21. CONTINGENCIES

**A)** The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court of Canada decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its Consolidated Financial Statements.

**B)** The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed a review of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the potential environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were or will be the subject of thorough studies and corrective actions were or will be taken if necessary in order to eliminate or to mitigate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well as monitor accidents that occur. The properties likely to be contaminated or the activities or property, plant and equipment likely to cause a contamination are addressed, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements.

When remediation costs can be reasonably estimated, an accrual is recorded based on the anticipated future costs (see Note 22).

However, the Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

- (I) the lack of specific technical information available with respect to many sites;
- (II) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;
- (III) the uncertainty regarding the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;
- (IV) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position.

**C)** The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies is not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

## 22. ENVIRONMENTAL COSTS

A new environmental law came into force in June 2008 for Petroleum Storage Equipment that requires registration of existing and new tank systems. The Corporation has assessed the impact and a preliminary action plan has been prepared to ensure compliance with the law by 2012. The Corporation has made a provision of \$0.8 million for environmental costs, which is recorded in accounts payable and accrued liabilities.

A provision has also been recorded for an environmental liability of \$0.9 million (2008: \$1.5 million) in accounts payable and accrued liabilities that has been established by Keewatin Railway Company for environmental clean-up and decontamination of certain areas of their rail infrastructure. An amount of \$0.6 million (2008: nil) was expensed during the year to complete part of the environmental remediation plan.

## 23. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has entered into certain operating leases where the lessor has the option of requesting that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased, or of retaking control of these assets without any compensation to the Corporation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract and the options available to the lessor, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. No liability has been recognized in the Consolidated Financial Statements.

## 24. COMPARATIVE FIGURES

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the 2009 presentation.

# CORPORATE DIRECTORY

AS AT DECEMBER 31, 2009

## BOARD OF DIRECTORS

**D. Hayward Aiton**

Saint John, New Brunswick

**Thom A. Bennett**

Nepean, Ontario

**France Bilodeau**

Quebec City, Quebec

**Jeffrey R. Clarke**

Ottawa, Ontario

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer  
Montreal, Quebec

**Denis Durand**

Montreal, Quebec

**Angela Ferrante**

Toronto, Ontario

**David Hoff**

Vancouver, British Columbia

**Wendy A. King**

Vancouver, British Columbia

**Jean-Martin Masse**

Saint-Lazare, Quebec

**Donald Mutch**

Toronto, Ontario

**Anthony Perl**

Vancouver, British Columbia

**Paul G. Smith**

Toronto, Ontario

**Eric L. Stefanson**

Winnipeg, Manitoba

**William M. Wheatley**

Regina, Saskatchewan

**Donald A. Wright**

Chairman of the Board  
Toronto, Ontario

## OFFICERS

**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

**Steve Del Bosco**

Chief Customer Officer

**Christena Keon Sirsly**

Chief Strategy Officer

**Carole Mackaay**

General Counsel and Secretary

**John Marginson**

Chief Operating Officer

**Denis Pinsonneault**

Chief People Officer

**Robert St-Jean**

Chief Financial and Administration Officer

**Donald A. Wright, Chairman of the**

**Board, is an ex officio member of each**  
*Committee of the Board.*

**Paul Côté, President and Chief Executive**

**Officer, is an ex officio member of each**  
*Committee of the Board except for*  
*the Audit and Risk Committee.*

The Board wishes to thank the following outgoing members for their important contribution:  
Jean-Louis Hamel and Margaret L. MacInnis.

## COMMITTEES OF THE BOARD

### Audit and Risk Committee

#### Eric L. Stefanson, Chairman

Denis Durand  
Wendy A. King  
Paul G. Smith

### Human Resources Committee

#### Angela Ferrante, Chairman

France Bilodeau  
David Hoff  
Wendy A. King  
Jean-Martin Masse  
Anthony Perl

### Investment Committee

#### Donald Mutch, Chairman

D. Hayward Aiton  
France Bilodeau  
Denis Durand  
William M. Wheatley

### Corporate Governance Committee

#### Vacant, Chairman

D. Hayward Aiton  
Angela Ferrante  
William M. Wheatley

### Planning and Finance Committee

#### Paul G. Smith, Chairman

Jeffrey R. Clarke  
David Hoff  
Anthony Perl  
Eric L. Stefanson

### Real Estate and Environment Committee

#### Jeffrey R. Clarke, Chairman

D. Hayward Aiton  
France Bilodeau  
William M. Wheatley

## VIA OFFICE LOCATIONS

### Headquarters and Quebec

3 Place Ville Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address :  
P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6

902 494-7900

### Ontario

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6

416 956-7600

### West

146 – 123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2C7

604 640-3700

**viarail.ca**

Photos: Caroline Bergeron

Cover photo: Galiane Yergeau,  
Senior Service Attendant, Montreal

Special thanks to all the VIA employees who agreed to  
appear in this Annual Report.

© Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.  
™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

Design: Sextans      Printing: Gibraltar

## COMITÉ DU CONSEIL

## Comité de la vérification et des risques

Eric L. Stefansson, président

Denis Durand

Wendy A. King

Paul G. Smith

## Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente

France Bliodeau

David Hoff

Wendy A. King

Jean-Martin Masse

Anthony Perl

## Comité des placements

Donald Mutch, président

D. Hayward Aiton

France Bliodeau

Denis Durand

William M. Wheatley

## Comité de la gouvernance d'entreprise

Vacant, président

D. Hayward Aiton

Angela Ferrante

William M. Wheatley

## Comité de la planification et des finances

Paul G. Smith, président

Jeffrey R. Clarke

David Hoff

Anthony Perl

Eric L. Stefansson

## Comité de l'immobilier et de l'environnement

Jeffrey R. Clarke, président

D. Hayward Aiton

France Bliodeau

William M. Wheatley

Photos : Caroline Bergeron

En couverture : Gailane Yergeau,

preposée principale aux services, Montréal

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur

visage à ce rapport annuel.

## BUREAUX DE VIA

## Siège social et Québec

3, Place Ville Marie

Bureau 500

Montréal (Québec)

H3B 2C9

514 871-6000

Adresse postale :

Case postale 8116,

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

## Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

902 494-7900

## Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

416 956-7600

## Ouest

146-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

204 949-7447

1150, rue Station

Vancouver (Colombie-Britannique)

V6A 2C7

604 640-3700

viarail.ca

M<sup>re</sup> Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.

Mc Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.

Design Sextans Impression Githraitar



# ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

AU 31 DÉCEMBRE 2009

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**D. Hayward Aitton**

Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

**Thom A. Bennett**

Nepaan (Ontario)

**France Bliodeau**

Québec (Québec)

**Jeffrey R. Clarke**

Ottawa (Ontario)

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

Montréal (Québec)

**Denis Durand**

Montréal (Québec)

**Angela Ferrante**

Toronto (Ontario)

**David Hoff**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Wendy A. King**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Jean-Martin Masse**

Saint-Lazare (Québec)

**Donald Mutch**

Toronto (Ontario)

**Anthony Pelt**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Paul G. Smith**

Toronto (Ontario)

**Eric L. Stefanson**

Winnipeg (Manitoba)

**William M. Wheatley**

Regina (Saskatchewan)

**Donald A. Wright**

Président du conseil d'administration

Toronto (Ontario)

Le conseil d'administration souhaite remercier Jean-Louis Hamel et Margaret L. MacInnis pour leur contribution importante.

## DIRIGEANTS

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

**Steve Del Bosco**

Chef, Orientation-client

**Christena Keon Sirsly**

Chef, Stratégie de l'entreprise

**Carole Mackaay**

Avocate générale et secrétaire

**John Marginson**

Chef, Exploitation

**Denis Pinsonneault**

Chef, Capital humain

**Robert St-Jean**

Chef, Services financiers

et administration

**Donald A. Wright, président du**

**conseil, est membre d'office de**

*chacun des comités du conseil.*

**Paul Côté, président et chef de la**

**direction, est membre d'office de**

*chacun des comités du conseil,*

*sauf le comité de la vérification*

*et des risques.*

## 22. COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

Une nouvelle loi environnementale a été adoptée en juin 2008 sur les systèmes de stockage de produits pétroliers obligeant l'enregistrement de tous les systèmes de réservoirs existants et nouveaux. La Société a évalué l'impact et a préparé un plan d'action préliminaire pour être en mesure de se conformer à la loi en 2012. La Société a enregistré une provision de 0,8 million de dollars pour les coûts environnementaux, ceux-ci sont inclus dans les comptes fournisseurs et charges à payer.

Une provision pour un passif environnemental de 0,9 million de dollars (2008 : 1,5 million de dollars) a été enregistrée aux comptes fournisseurs et les charges à payer, qui a été établie par la Kiewit Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire. Un montant de 0,6 million de dollar a été dépensé au courant de l'année pour compléter une partie du plan environnemental.

## 23. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Aucun passif n'a été reconnu aux états financiers consolidés.

## 24. DONNÉES FINANCIÈRES COMPARATIVES

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour les états financiers consolidés de 2009.

**B) Les activités de la Société** sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est enregistrée basé sur les frais futurs anticipés (voir note 22). Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et des passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- (i)** Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites ;
- (ii)** L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers ;
- (iii)** Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers ;
- (iv)** Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'aient pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

**C) Dans le cours normal de son exploitation**, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actuelle des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2009, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « bootstrapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

## 19. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

## 20. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,3 million de dollars (2008 : 1,0 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,6 million de dollars (2008 : 1,2 million de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

## 21. ÉVENTUALITÉS

A) La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI). Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision finale de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans ses états financiers consolidés.

A la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	---------	--	---	-----------------------------------

Pétrole brut – swap 2010 1,500 à 2,050 3 528 1 497 –

Pétrole brut – swap 2011 1,670 à 1,868 2 016 1 178 91

Pétrole brut – swap 2012 1,957 1 008 139 –

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGÉ À TERME \$ CAN / \$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	---------	---------------------------------------	--	-----------------------------------

Contrat de change à terme 2009 0,994 à 1,061 26 071 – 5 067

Contrat de change à terme 2010 0,996 à 1,050 16 006 – 2 809

Contrat de change à terme 2011 1,037 7 752 136 1 210

Contrat de change à terme 2012 1,036 5 811 125 863

261 9 949

3 075 10 040

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

A la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	---------	--	---	-----------------------------------

Pétrole brut – swap 2009 2,092 à 3,991 12 096 – (20 664)

Pétrole brut – swap 2010 2,220 à 3,639 8 568 (5 990) (10 341)

Pétrole brut – swap 2011 2,409 2 016 (159) (1 090)

(6 149) (32 095)

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGÉ À TERME \$ CAN / \$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	---------	---------------------------------------	--	-----------------------------------

Contrat de change à terme 2010 0,996 à 1,252 30 513 (709) –

Contrat de change à terme 2011 1,039 à 1,150 4 856 (195) –

(904) (32 095)

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.



F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 % des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers consolidés.

G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 112,6 millions de dollars (2008 : 111,1 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2009 :

EN MILLIONS DE DOLLARS						
MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 2 ANS	PLUS DE 2 ANS	TOTAL	
102,5	—	—	1,5	1,5	105,5	Passifs financiers dérivés
1,7	1,7	3,2	0,5	—	7,1	Comptes fournisseurs et charges à payer

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque de taux d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 53,2 millions de dollars (2008 : 83,8 millions de dollars). Une variation de 100 pbd du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers consolidés.

18. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiques; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollars américains comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Actifs :		
Instrument financiers dérivés	3,1	10,0
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	1,6	1,0
Instrument financiers dérivés	7,1	32,1

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de pétrole brut-swap et de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 % du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 63,6 millions de dollars (2008 :

100,0 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents financiers dérivés en transigeant au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité.

L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyage membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2009, environ 17,8 % (2008 : 10,5 %) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 70,8 % (2008 : 77,4 %) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).  
Au 31 décembre 2009, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,5 million de dollars (2008 : 0,4 million). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation au 31 décembre 2009 comprennent ce qui suit :

CRITÈRES		HYPOTHÈSES
Date prévue jusqu'à l'échéance	6,3 ans	
Taux d'actualisation	9,8 % à 33 %	
Taux d'intérêt nominaux	CDOR swap- 50pdb à CDOR swap + 30pdb	

Si ces hypothèses devaient changer, la juste valeur des billets de VAC pourrait également changer de façon importante. Une augmentation (diminution) de 1,0 % du taux d'actualisation aurait pour incidence d'abaisser (d'augmenter) la juste valeur des billets de VAC d'environ 0,2 million de dollars (2008 : 0,2 million de dollars).

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable en 2009 à l'évaluation de la juste valeur des actifs financiers détenus par la Société (Note 1) :

(EN MILLION DE DOLLARS)	31 DÉCEMBRE 2009	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
-------------------------	------------------	----------	----------	----------

<b>Actifs :</b>				
Fonds de renouvellement des actifs	4,5	—	—	4,5
- Billets de VAC				
Fonds de renouvellement des actifs	43,9	—	43,9	—
- Autres investissements				
Instrument financiers dérivés	3,1	—	—	3,1
<b>Passifs :</b>				
Instrument financiers dérivés	7,1	—	—	7,1
Instrument financiers dérivés				

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant l'année.

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009
--------------------------	------

Fonds de renouvellement des actifs - billets de VAC :	4,7
Solde du début	0,2
Total des gains dans le résultat net <sup>(1)</sup>	(0,4)
Ventes	4,5
Solde de fermeture	

(1) Un gain de 0,1 million de dollars est inclus dans le montant et attribuable à des actifs détenus à la fin de l'exercice.

## C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

La Société estime la juste valeur de ses avoirs en billets de VAC en actualisant les estimés des flux monétaires. Le modèle d'évaluation incorpore des estimés de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et de l'échance effective, dont certains sont dérivés de paramètres de marchés observables. Il existe un degré d'incertitude élevé relatif à l'estimation des montants et des dates des flux monétaires futurs associés aux billets de VAC.

## 15. ENGAGEMENTS

**A)** Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des voies ferrées et à du matériel informatique sont les suivants :

EN MILLIONS DE DOLLARS	
2010	24,2
2011	21,7
2012	21,1
2013	19,4
2014	14,9
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	179,0
	<u>280,3</u>

**B)** Au 31 décembre 2009, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 498,8 millions de dollars (2008 : 109,8 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicité ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. En 2009, la Société a entrepris d'importants investissements aux programmes de relance économique du Gouvernement Fédéral. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des cinq prochaines années.

**C)** La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.

**D)** La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 25,5 millions de dollars (2008 : 22,0 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

## 16. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservies par la KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2009, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2,4 millions de dollars (2008 : 2,5 million de dollars).

En 2009, le gouvernement du Canada a versé 1,5 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2008 : 1,9 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 10,8 millions de dollars (2008 : 7,4 millions de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions



EN MILLIONS DE DOLLARS	
2010	0,7
2014	3,3
2015	12,0
2016	18,8
2017	4,8
2018	36,5
2019	76,1

La Société a 76,1 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles amortissables.

### 13. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTE

EN MILLIONS DE DOLLARS	
2009	2008
<b>Solde au début de l'exercice</b>	
480,4	488,7
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (excluant le coût des terrains)	
117,2	42,5
Amortissement du financement en capital reporté	
(56,5)	(50,8)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	
541,1	480,4

### 14. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2009 et 2008, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

L'augmentation de 1,0 million de dollars dans le surplus d'apport est reliée à l'achat d'un terrain durant l'année.

Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 29,84 % (2008 : 30,2 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2009	2008	
(0,5)	2,4	Écarts permanents :
		(Recouvrement) charge d'impôts calculé – taux réglementaires

Recouvrement d'impôt des grandes sociétés	(0,3)	(0,3)
Partie non imposable des (gains) pertes en capital et pertes (gains) comptables et autres	(0,3)	(0,3)
Variation de la provision pour moins-valeur	(0,3)	(1,0)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	(3,4)	(1,3)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs de la Société	0,4	–
Charge d'impôts futurs de la Société en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	0,4	1,7
	(4,0)	1,9

Les impôts futurs de la Société sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts futurs sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2009	2008	

<b>Actifs d'impôts futurs de la Société :</b>		
Immobilisations corporelles	(24,5)	(25,1)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,3)	(4,5)
Passif au titre des prestations constituées	(6,3)	(6,6)
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	(2,0)	(9,4)
Pertes fiscales reportées en avant	(18,0)	(10,8)
Moins la provision pour moins-valeur	8,4	8,7
	(46,7)	(47,7)
<b>Passifs d'impôts futurs de la Société :</b>		
Actif au titre des prestations constituées	83,6	85,9
Gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés	0,8	2,9
	84,4	88,8
<b>Passifs d'impôts futurs de la Société nets</b>		
	37,7	41,1
<b>Présenté au bilan consolidé :</b>		
Actif d'impôts futurs de la Société – court terme	(2,8)	(6,2)
Passif d'impôts futurs de la Société – long terme	40,5	47,3
<b>Passifs d'impôts futurs nets</b>		
	37,7	41,1

Le solde créditeur pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestations.

RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS
---------------------	-------------------------------

## MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :

Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :			
Taux d'actualisation	6,50 %	7,50 %	5,25 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :			
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	6,75 %	6,75 %	—
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %

Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :			
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	—	—	7,39 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	—	—	4,03 %
Année où le taux devrait se stabiliser	—	—	2014

**Analyse de sensibilité**  
Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se repercuteraient ainsi pour 2009 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)		AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	34	(30)	(147)
Obligation au titre des prestations constituées	165	(147)	

## 12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		2009	2008
Impôts de la Société (recouvrement) charges	(0,7)	1,9	
(Recouvrement) d'impôts futurs de la Société	(3,3)	—	
(Recouvrement) charge d'impôts sur les bénéfices	(4,0)		1,9

La Société a comptabilisé un recouvrement d'impôt de la Société de 0,7 million de dollars résultant de l'harmonisation de l'impôt fédéral sur les sociétés avec celui de l'Ontario. La Société a un impôt à payer en espèces de 1,1 million de dollars qui est payable sur une période de cinq ans commençant en 2010. Ce montant est inclus dans les autres passifs à long terme au bilan consolidé.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS
--------------------------	---------------------	-------------------------------

## RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION

### DE CAPITALISATION :

Juste valeur des actifs des régimes	1 481,0	1 354,3	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 328,3	1 165,9	31,2	27,8
<b>Situation de capitalisation des régimes – excédent (déficit)</b>	<b>152,7</b>	<b>188,4</b>	<b>(31,2)</b>	<b>(27,8)</b>
Pertes (gains) actuarielles nettes non amorties	321,5	295,4	1,5	(1,4)
Coût non amorti des services passés	1,5	1,9	0,3	0,3
(Actif) obligation transitoire non amorti	(120,9)	(153,2)	2,7	3,2
Passif à long terme des frais de restructuration	354,8	332,5	(26,7)	(25,7)
<b>Actif (passif) au titre des prestations constituées</b>	<b>354,8</b>	<b>332,5</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,4)</b>
			(27,1)	(26,1)
			354,8	332,5

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS
--------------------------	---------------------	-------------------------------

## COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :

Coût des services rendus au cours de l'exercice	13,0	23,3	4,6	4,6
Intérêts débiteurs	85,0	80,1	2,1	1,8
(Gains) pertes sur rendement réel des actifs	(198,1)	320,0	-	-
Pertes (gains) actuarielles	149,6	(325,5)	2,9	(4,3)
<b>Composantes du coût des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût</b>	<b>49,5</b>	<b>97,9</b>	<b>9,6</b>	<b>2,1</b>
<b>AJUSTEMENTS VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :</b>				

Écarts entre :

■ le rendement prévu et le rendement réel

des actifs des régimes pour l'exercice

■ le montant du (gain actuariel) perte

actuarielle constaté pour l'exercice et

le montant réel de la perte actuarielle sur

l'obligation au titre des prestations

constituées pour l'exercice

■ l'amortissement du coût des services passés

pour l'exercice et les modifications effectives

des régimes pour l'exercice

Amortissement de l'(actif) l'obligation transitoire

(Revenus) coûts constatés au titre des

prestations déterminées

(8,3)	(42,2)	7,2	7,2
(32,3)	(32,3)	0,5	0,5
0,4	0,4	0,1	0,1
(135,8)	327,0	(3,0)	4,5
109,9	(435,2)	-	-
(8,3)	(42,2)	7,2	7,2

nant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2009.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

EN MILLIONS DE DOLLARS	RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS
------------------------	---------------------	-------------------------------

# OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :

<b>Solde au début de l'exercice</b>	1 165,9	1 479,3	27,8	31,8
Coût des services rendus au cours de l'exercice	13,0	23,3	4,6	4,6
Cotisations des salariés	10,1	10,1	-	-
Intérêts débiteurs	85,0	80,1	2,1	1,8
Prestations versées	(102,8)	(101,4)	(6,2)	(6,1)
Transfert net	7,5	-	-	-
Pertes (Gains) actuarielles	149,6	(325,5)	2,9	(4,3)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	1 328,3	1 165,9	31,2	27,8

## JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :

<b>Solde au début de l'exercice</b>	1 354,3	1 762,0	-	-
Gains (pertes) sur rendement réel des actifs des régimes	198,1	(320,0)	-	-
Cotisations de l'employeur	13,8	3,6	6,2	6,1
Cotisations des salariés	10,1	10,1	-	-
Transfert net	7,5	-	-	-
Prestations versées	(102,8)	(101,4)	(6,2)	(6,1)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	1 481,0	1 354,3	-	-

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite au 31 décembre, présenté selon les principales catégories :

## CATÉGORIES D'ACTIF :

Titres de participation (marché public)	50,7 %	44,3 %
Titres à revenu fixe (marché public)	43,3 %	44,0 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	6,0 %	11,7 %
	100,0 %	100,0 %



## 10. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		2009	2008
Charges à payer	42,5	26,9	
Salaires à payer et cours	38,4	38,9	
Comptes fournisseurs	37,2	28,4	
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	10,8	9,8	
Payable au gouvernement du Canada	—	3,8	
Tranche à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,4	0,4	
Autres	3,0	—	
	132,3	108,2	

## 11. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuariales pour les avantages sociaux futurs sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuariale du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuariale sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

La dernière évaluation actuariale du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 décembre 2009.

La dernière évaluation actuariale du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. La prochaine évaluation actuariale sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2009.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. La prochaine évaluation actuariale sera effectuée après la fin de l'exercice en date du 31 décembre 2009.

L'évaluation actuariale du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année. La dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2009.

L'évaluation actuariale du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuariale a été menée le 31 décembre 2009. La plus récente évaluation actuariale concernant

B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations de l'année suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2009	2008	
74,6	74,5	<b>Solde au début de l'exercice</b>
0,1	0,2	Produit de disposition ou de location des biens excédentaires
0,9	2,5	Revenus de placements
0,2	(2,6)	Variation de la juste valeur
(27,4)	—	Moins : Retraits effectués pendant l'année
48,4	74,6	<b>Solde à la fin de l'exercice</b>

C) PAPIER COMMERCIAL ADOSSE À DES ACTIFS NON BANCAIRES (PCAA)

Le 17 mars 2008, le Comité pancanadien des investisseurs dans le papier commercial adossé à des actifs (le « Comité ») a déposé une requête à la Cour supérieure de justice de l'Ontario pour demander l'adoption d'un plan de transaction et d'arrangement (le « plan ») en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers (Canada) (« LAC »). Lors de la réunion des porteurs de billets de PCAA tenue le 25 avril 2008, le plan a été approuvé par la majorité requise des porteurs de billets. Le 5 juin 2008, le tribunal a homologué le plan, tel qu'il avait été modifié, et publié les motifs de sa décision. Le 18 août 2008, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision, et, le 19 septembre 2008, la Cour suprême du Canada a rejeté une demande d'autorisation d'appel à ce sujet. Le 24 décembre 2008, le Comité a annoncé qu'une entente avait été conclue avec toutes les principales parties prenantes, notamment les gouvernements du Canada, du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, pour l'obtention d'une facilité de garantie supplémentaire visant à soutenir le plan et finaliser certaines améliorations au plan.

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en oeuvre du processus de restructuration du PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissable restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportent des échéances légales variant entre 2013 et 2056 et demeurent illiquides depuis leurs émissions. En l'absence d'un marché secondaire efficace, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer la juste valeur des billets VAC reçus. Le modèle incorpore des estimations de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. En 2009, 0,4 million de dollars de capital fut reçu, laissant une valeur nominale de 8,2 millions de dollars au 31 décembre 2009. La juste valeur estimée des notes est de 4,5 millions de dollars au 31 décembre 2009 représentant 55 % de la valeur nominale.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets VAC fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux monétaires futurs, le potentiel de détérioration de la qualité du crédit des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations des taux d'intérêts et dans les niveaux d'écart de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de billets VAC ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs.

## 9. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

### A) FOND DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à séparer les produits de disposition et de location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(M) MILLIONS DE DOLLARS		2009	2008
Billets provinciaux et fédéraux	23,6	26,6	
Acceptations bancaires	20,3	39,4	
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	4,5	—	
Papiers commerciaux	—	8,6	
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>48,4</b>	<b>74,6</b>
Moins : Tranche à court terme	25,3	17,9	
Tranche à long terme	23,1	56,7	

En 2009, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 42,5 millions de dollars pour des dépenses en opérations de 2009 (2008 : Nil) et 2,4 millions de dollars de dépenses en capital en 2009 (2008 : 0,2 million de dollars).

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 25,3 millions de dollars (2008 : 17,9 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche à court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2009 était de 0,24 % (2008 : 1,55 %) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2009 était de deux mois (2008 : deux mois) excluant les billets VAC.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 9 c).

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 19 titres de placement à court terme (2008 : 19) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'Etat émises par le ministre des Finances du Canada

ainsi qu'aux directives de placement du Fonds de renouvellement des actifs, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

## 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)				2009	2008
Terrains	6,6	—	6,6	5,7	—
Matériel roulant	781,0	537,9	243,1	775,3	517,7
Bâtiments de maintenance	169,3	144,5	24,8	182,3	149,9
Gares et installations	52,3	36,0	16,3	45,7	32,3
Infrastructures	135,2	56,8	78,4	125,6	53,5
Améliorations de l'infrastructure	28,7	8,9	19,8	27,8	8,2
Améliorations locales	66,4	48,2	18,2	116,3	95,4
Machinerie et équipement	36,0	26,8	9,2	37,9	31,3
Matériel informatique	8,7	7,4	1,3	9,3	8,1
Autres immobilisations corporelles	14,4	13,4	1,0	20,5	19,8
Projets en cours de réalisation	1 298,6	879,9	418,7	1 346,4	916,2
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)	0,3	—	0,3	—	0,3
			523,9	469,1	

Au 31 décembre 2009, les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations de l'infrastructure et des stations. La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 50,3 millions de dollars en 2009 (2008 : 51,9 millions de dollars).

En 2009, la Société a procédé à une radiation de 75,3 millions de dollars de ses immobilisations corporelles ayant été disposées ou remplacées qui étaient complètement amorties. En 2009, la Société a déprécié un actif pour un montant de 5,2 millions de dollars. De plus, des actifs ayant une valeur nette de 2,6 millions ont été disposés durant l'année.

## 8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)				2009	2008
Logiciels et licences	44,5	39,7	4,8	44,1	40,8
Projets en cours de réalisation	—	—	4,7	—	3,0
			9,5	—	6,3

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles en 2009 était de 2,4 millions de dollars (2008 : 1,9 million de dollars).

En 2009, la Société a procédé à une radiation de 3,5 millions de dollars de ses immobilisations incorporelles ayant été disposées ou remplacées qui étaient complètement amorties.

La société procède actuellement à la détermination, à l'évaluation et à la sélection des conventions comptables qu'elle devra aligner avec les IFRS. La prise en compte des répercussions sur les éléments opérationnels tels que les technologies de l'information et le contrôle interne à l'égard de l'information financière fait partie intégrante de ce processus, ainsi que la préparation des états financiers provisoires et des notes y afférentes.

## 5. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des principes comptables généralement reconnus. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2009	2008	
2,5	6,3	Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice
		Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :
60,5	54,8	Amortissement et pertes sur dépréciation et cession d'immobilisation corporelles et incorporelles
(56,5)	(50,9)	Amortissement du financement en capital reporté
(21,2)	(44,8)	Avantages sociaux futurs devant être financés durant la période courante
		(Gains) pertes non matérialisés sur les instruments financiers dérivés
(18,1)	27,0	(Recouvrements) charges d'impôts reportés
(3,3)	2,1	Ajustement pour les cours de rémunération
0,8	2,0	(Augmentation) diminution de la juste valeur des investissements
(0,2)	3,9	Autres
0,5	(0,4)	(Déficit) surplus du financement de l'exploitation de l'exercice
(35,0)	—	

Le déficit d'exploitation a été financé par le fond de renouvellement des actifs.

## 6. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges dans l'exercice totalise 30,4 millions de dollars (2008 : 29,8 millions de dollars). La Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2009 et 2008.



## S) PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme *Via Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentes au poste comptes fournisseurs et charges à payer.

## T) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

# 4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

## A) REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES, ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations ne donnant pas le contrôle ».

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 « *Regroupements d'entreprises* » et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises et les informations à fournir. Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice annuel ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou à une date ultérieure. Une adoption anticipée du chapitre est permise.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou à une date ultérieure. Une adoption anticipée du chapitre est permise au début d'une année fiscale.

Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation ne donnant pas le contrôle dans une filiale. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou à une date ultérieure. Une adoption anticipée du chapitre est permise au début d'une année fiscale.

## B) NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRES

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir.

**II) Prêts et créances**

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créance douteuses.

**III) Autres passifs financiers**

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés comme DFT. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

**O) INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS**

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme DFT. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées comme des pertes et gains non réalisées sur des instruments financiers dérivés. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

**R) INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE**

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles et incorporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

Jusqu'à la fin de l'exercice, La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

## N) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société constate une provision pour les frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementaux lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société. Les provisions pour conformités environnementales sont enregistrées au poste 'Autres passifs à long terme', excepté pour la portion court terme qui est enregistrée au poste 'Comptes fournisseurs et charges à payer'.

## O) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

Des passifs sont constatés à l'égard des obligations légales, contractuelles ou juridiques, normalement au moment où ils sont engagés, relativement à la mise hors service d'immobilisations corporelles lorsque ces obligations découlent de l'acquisition, de la construction, de la mise en valeur ou de l'exploitation normale des actifs en question. Les obligations sont mesurées initialement à leur juste valeur, déterminée à l'aide d'une méthode d'actualisation, et les coûts qui en découlent sont capitalisés dans la valeur comptable de l'actif visé. Au cours des périodes subséquentes, le passif est rajusté pour tenir compte de la désactualisation en raison de l'écoulement du temps et de toute modification du montant ou de l'échéancier des flux de trésorerie futurs sous-jacents. Le coût de la mise hors service d'immobilisations capitalisé est amorti de la même façon que l'actif connexe, et la charge de désactualisation est prise en compte dans les résultats d'exploitation.

## P) INSTRUMENTS FINANCIERS

### 1) Actifs et passifs financiers détenus à des fins de transaction (DFT)

Les instruments financiers sont classés comme DFT lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves récentes de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. D'autres instruments financiers peuvent être désignés « détenus à des fins de transaction » dès la comptabilisation initiale.

La Société a désigné son encaisse et ses équivalents de trésorerie comme étant détenus à des fins de transaction.

Les actifs et les passifs financiers classés comme DFT, excepté les instruments financiers dérivés (voir note 3q), sont évalués à la juste valeur, alors que les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

des actifs sur leur juste valeur, déterminée d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie prévus. Toute dépréciation entraîne une réduction de valeur de l'actif et une imputation à la dépense enregistrée dans le poste amortissement et pertes sur dépréciations et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles.

### (K) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

### (L) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

### (M) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement prévu des éléments d'actif des régimes, ceux-ci sont évalués à la juste valeur.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement de l'actif transitoire est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

Le coût des services passés est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs à la date de l'amendement.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieure à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation pour accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus

## G) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

## H) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent comptabilisées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au coût.

Les coûts de remise en état et de reconditionnement du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur de réalisation nette. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Bâtiments de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locales	2 à 20 ans
Machine et équipement	4 à 15 ans
Matériel informatique	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

## I) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût. Le coût inclut les dépenses directement associées aux activités de développement ou pour obtenir des logiciels à usage interne.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Logiciels et licences	3 à 7 ans
-----------------------	-----------

## J) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. La dépréciation est évaluée en comparant la valeur comptable d'un actif avec ses flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui devraient résulter de son utilisation et sa disposition éventuelle. S'il est jugé que la valeur des actifs a subi une dépréciation, le montant de la dépréciation à comptabiliser correspond à l'excédent de la valeur comptable



## B) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la réconciliation à la note 5). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les gains et pertes réalisés sur les instruments financiers suite à une modification des termes de l'instrument original, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie liées aux immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation dans le bilan consolidé, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la cession ou de la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles. Le financement pour l'achat des terrains est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

## C) ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.

## D) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les Billets provinciaux et fédéraux et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Les fonds incluent également les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui ne seront pas liquidés dans un futur rapproché et qui ont une date d'échéance entre 2013 et 2056. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

## E) CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les revenus de placements ainsi que les autres produits incluant les produits provenant de tiers sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers sont déduits à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

## F) CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan consolidé sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan consolidé ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

d'adaptation aux préparateurs d'états financiers, l'ICCA a décidé de ne pas exiger les chiffres comparatifs pour la nouvelle information à fournir lors du premier exercice d'application. Puisque les amendements ne concernent que l'information à fournir, il n'y a pas d'incidence sur les résultats ou la position financière de la Société. Les informations à fournir sont incluses à la Note 17.

## B) RISQUE DE CRÉDIT ET JUSTE VALEUR DES ACTIFS FINANCIERS ET DES PASSIFS FINANCIERS, CPN-173

Le 20 janvier 2009, le Comité des problèmes nouveaux de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié l'abrége du CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Le document confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de la contrepartie devraient être pris en compte dans la détermination de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers, y compris les instruments dérivés. Cet abrége n'a pas eu d'incidence significative sur les états financiers consolidés de la Société.

## C) ÉCARTS D'ACQUISITION ET ACTIFS INCORPORELS, CHAPITRE 3064

En vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'ICCA a publié le nouveau chapitre 3064, *Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises autre que les écarts d'acquisition et les actifs incorporels acquis dans un regroupement d'entreprises. Cette nouvelle norme comptable renforce l'approche selon laquelle les actifs sont comptabilisés seulement s'ils répondent à la définition d'un actif et aux critères de comptabilisation d'un actif. Elle clarifie aussi l'application du concept de rattachement des charges aux produits, de façon à éliminer la pratique consistant à comptabiliser à titre d'actifs des éléments qui ne répondent pas à la définition d'un actif ni au critère de comptabilisation d'un actif. L'application rétroactive du chapitre 3064 a eu comme effet pour la Société de reclassifier 9,5 millions de dollars (2008 : 6,4 millions de dollars) de logiciels et licences des immobilisations corporelles aux immobilisations incorporelles sur le bilan consolidé.

## 3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

### A) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Conformément à la note d'orientation NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, les actifs, les passifs, et les résultats d'exploitation de Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDV), ont été inclus dans les états financiers consolidés. La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDV si une partie détient une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDV s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement comptabiliser l'ensemble des actifs, des passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 16). La Société révisé le traitement comptable initial des EDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lors des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux accords contractuels.

# NOTES AFFÉRENTES

## AUX ÉTATS FINANCIERS

### CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2009

#### 1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La Société s'emploie à offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. Sa mission est de travailler ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices. La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes.

#### 2. ADOPTION DE NOUVELLES CONVENTIONS COMPTABLES

##### A) INSTRUMENTS FINANCIERS – INFORMATIONS À FOURNIR, CHAPITRE 3862

En juin 2009, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a modifié le chapitre 3862 du Manuel, *Instruments financiers – Informations à fournir*. Les modifications ont pour but d'améliorer la communication des informations relatives aux évaluations à la juste valeur et au risque de liquidité afférent aux instruments financiers.

Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur doivent être classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :

- Niveau 1 – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les cours, cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 – Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de cours d'actifs ou passifs similaires, de cours sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.
- Niveau 3 – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires, qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable.

L'information à fournir sur le risque de liquidité a également été modifiée pour inclure une analyse des échéances des passifs financiers et non financiers.

Les amendements s'appliquent aux états financiers annuels des exercices se terminant après le 30 septembre 2009, l'adoption anticipée est permise. Pour permettre une période

# ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS)	2009	2008
---	------	------

Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice 2 548 \$ 6 338 \$

Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets  
 générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:

Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles 52 733 53 846

Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles 7 770 968

Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement (300) (348)

Amortissement du financement en capital reporté (56 453) (50 857)

Impôts futurs (3 333) -

Variation de la juste valeur des instruments financiers (238) 2 610

(Gain) perte net non matérialisé sur les instruments financiers dérivés (18 077) 27 023

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (7 733) 2 161

Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées (22 244) (45 893)

Augmentation du passif au titre des prestations constituées 972 948

(Diminution) augmentation des autres éléments du passif à long terme (992) 1 840

Sorties de fonds nettes liées aux activités d'exploitation (45 347) (1 364)

## ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Financement en capital 111 775 42 995

Entrées de fonds générées par les activités de financement 111 775 42 995

## ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Acquisition de placements pour le Fonds de renouvellement des actifs (359 704) (415 817)

Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs 386 161 413 099

Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (97 336) (34 944)

Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles 21 89

## TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

(Diminution) augmentation de l'exercice (4 430) 4 058

Solde au début de l'exercice 9 205 5 147

**SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE 4 775 \$ 9 205 \$**

## REPRÉSENTÉS PAR:

Encaisse (135) \$ 28 \$

Placements à court terme, 0,26 %  
 échéant en janvier 2010 (2008 : 1,50 %)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.



# ÉTAT COMPOSÉ DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT TOTAL ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS)

PRODUITS

Voyageurs 283 062 \$

Revenus de placements 862

Autres 15 599

CHARGES 267 778

Rémunération et avantages sociaux 224 902

Exploitation des trains et carburant 118 714

Gares et autres biens 33 819

Marketing et ventes 28 797

Matériel de maintenance 37 076

Coûts des fournitures à bord des trains 16 233

Taxes d'exploitation 9 735

Avantages sociaux futurs (NOTE 11) (1 065)

Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8) 60 203

(Gain) perte non matérialisé sur les instruments financiers dérivés (18 077)

Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés 15 677

Autres 25 967

PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT 551 981

PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES 284 203

Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada 226 280

Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13) 56 453

(Pertes) bénéfices avant impôts (1 470)

(Recouvrement) charges d'impôts sur les bénéfices (NOTE 12) (4 018)

BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE 2 548

Bénéfices non répartis au début de l'exercice 216 174

BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE 218 722 \$

216 174 \$

209 836

6 338

1 910

8 248

50 857

214 223

256 832

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.



# BILAN CONSOLIDÉ

VIA BAIL CANADA • RAPPORT ANNUEL 2009  
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

AU 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS)	2009	2008
------------------------------	------	------

## ACTIF À COURT TERME

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Comptes clients

Charges payées d'avance et autres créances

À recevoir du gouvernement du Canada

Instruments financiers dérivés (NOTE 18)

Stocks (NOTE 6)

Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 9)

Actifs d'impôts futurs (NOTE 12)

84 151

2 802

25 295

24 592

17 900

6 187

52 920

9 464

23 120

354 758

4 973

869 701

940 208

## PASSIF À COURT TERME

Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 10)

132 339

6 699

11 998

151 036

140 469

## PASSIF À LONG TERME

Passif au titre des prestations constituées (NOTE 11)

27 136

40 511

47 229

11 431

1 602

2 492

70 803

541 145

480 384

## AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (NOTE 14)

Capital-actions

9 300

5 985

218 722

230 437

940 208

Engagements et éventualités (notes 15 et 21 respectivement)

Approuvé au nom du conseil,

Eric L. Stefanson, FCA

Administrateur et président du Comité

de la vérification et des risques

Donald A. Wright

Administrateur et président

du conseil

Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada



## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan consolidé de Via Rail Canada Inc. au 31 décembre 2009 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification-généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'ineffectivités importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

La vérificatrice générale du Canada,

*Sheila Fraser*

Sheila Fraser, FCA auditeur

Montréal, Canada  
Le 12 février 2010

# DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

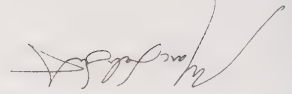
Exercice terminé le 31 décembre 2009

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans le rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Belair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, a vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

Le comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs vérifications et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,



Marc Laliberté



Robert St-Jean, CA

Le chef, Services financiers et administration,

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS





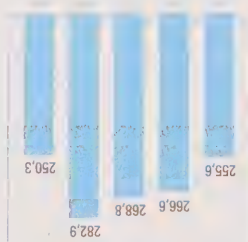
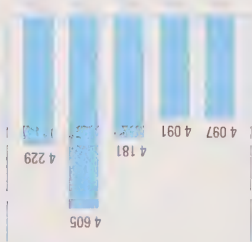
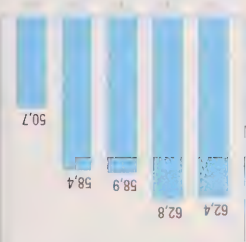
## APERÇU DE 2010

Le redressement des marchés des voyages et du tourisme permettra de la reprise de l'économie dans son ensemble. Bien que les économies canadienne, américaine et mondiale aient présenté des signes d'amélioration avant la fin de 2009, la relance économique complète sera probablement lente et irrégulière tout au long de 2010. VIA ne prévoit pas le retour à une croissance substantielle du rail voyageurs avant 2011.

Le défi de VIA en 2010 sera toujours de fidéliser les clients existants dans un marché hautement concurrentiel, tout en profitant des occasions permettant d'élargir sa clientèle, dans la mesure du possible. Le rail voyageurs détient toujours une bonne position lui permettant d'offrir un service attrayant et concurrentiel aux Canadiens – un mode de transport fiable et adapté aux conditions changeantes de notre climat, qui propose un service dénué de stress allié à un degré de confort élevé. En 2010, l'environnement demeurera une priorité pour la Société, laquelle cherchera à gérer ses activités d'une façon respectueuse de l'environnement. Comme d'habitude, VIA continuera d'être orientée vers les clients et s'efforcera de dépasser leurs attentes à chaque occasion.

L'augmentation du taux de ponctualité, conjuguée aux améliorations progressives apportées aux services et aux produits, continuera d'éveiller un nouvel intérêt pour le rail voyageurs. Dans l'Ouest canadien particulièrement, les principaux voyageurs ont déjà exprimé leur intérêt renouvelé pour le service de VIA, et sont enthousiasmés par l'introduction d'un horaire amélioré en 2009 et par l'annonce des améliorations liées au matériel roulant, qui rendront les compartiments-lits à bord conformes aux normes internationales.

À long terme, l'investissement en immobilisations réalisé par VIA dans le matériel roulant et l'infrastructure fournira la plateforme nécessaire aux améliorations substantielles et les outils requis pour saisir les occasions de croissance à mesure que l'économie progresse. Grâce à un matériel roulant moderne et à la capacité d'offrir des services plus rapides et plus fréquents, VIA s'attend à ce que le rail voyageurs canadien reprenne la croissance dont il a bénéficié au cours des vingt dernières années pour proposer un service fiable, efficace et viable sur le plan financier dans le futur.

PRODUITS-VOYAGEURS  
(EN MILLIERS DE DOLLARS)NOMBRE TOTAL DE  
VOYAGEURS TRANSPORTÉS  
(EN MILLIERS)RATIO PRODUITS/DÉPENSES  
(EN POURCENTAGE)

## PONCTUALITÉ

Le taux de ponctualité, qui a représenté un important défi pour le rail voyageurs au cours des dernières années, s'est amélioré de façon considérable en 2009, soit de 8 points de pourcentage, pour s'établir à 83 pour cent. Il s'agit de la plus importante amélioration sur douze mois réalisée au cours des dernières années.

Pour améliorer la ponctualité, VIA a prolongé la plupart de ses horaires. Les nouveaux horaires, élaborés conformément aux négociations menées avec les sociétés de transport ferroviaire de marchandises, présentent des heures de départ et d'arrivée plus réalistes de façon à ce que les clients puissent compter sur un service plus fiable. Dans le corridor Québec - Windsor, le taux de ponctualité a atteint 84 pour cent, ce qui représente une amélioration de 13 pour cent par rapport à 2008.

Dans l'Ouest canadien, les horaires ont été complètement repensés dans le but d'accroître la qualité des services offerts à nos clients, en assurant des services de correspondance améliorés, en proposant des options plus intéressantes aux voyageurs et en s'harmonisant avec la circulation des trains de marchandises. Par conséquent, le taux de ponctualité a augmenté considérablement et est passé de 23 pour cent à 84 pour cent; parallèlement, le taux de satisfaction de la clientèle a connu une hausse tout aussi importante.

Le rendement enregistré par les liaisons transcontinentales de l'Est a diminué légèrement en raison des limitations de vitesses temporaires appliquées sur l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local dont le CN a fait l'acquisition et de la congestion continue sur l'infrastructure du CN.

## NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (NIIF)

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé la date de transition à laquelle les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes doivent commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (NIIF) telles qu'elles ont été publiées par le Conseil des normes comptables internationales. Cette date a été fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2011. Les NIIF appliquent une structure conceptuelle semblable aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada; cependant, on note d'importantes différences au chapitre de la reconnaissance, des mesures et de la divulgation. Pendant l'exercice financier 2010, l'exercice qui précède immédiatement celui au cours duquel commence l'établissement de rapports conformément aux NIIF, la Société devra, en réalité, tenir deux livres comptables parallèles: l'un de ces livres sera préparé en appliquant la version courante des PCGR canadiens et sera utilisé pour l'établissement des rapports actuels; l'autre livre sera préparé conformément à la version courante des NIIF et sera utilisé pour rendre compte des montants comparatifs pendant l'exercice financier 2011 de la Société.

Le processus de définition, d'évaluation et de sélection des conventions comptables nécessaires à l'adoption des NIIF par la Société est en cours. L'étude des répercussions sur les éléments liés à l'exploitation, tels que la technologie de l'information et le contrôle interne des rapports financiers, fait partie de ce processus, tout comme la préparation de l'ébauche des états financiers et des informations connexes présentées en annexe. Le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada a confirmé que les NIIF constituent un ensemble de normes comptables acceptables que la Société peut utiliser.

relatives aux ventes et aux dépenses en marketing. La hausse salariale annuelle annoncée en 2009 a été absorbée par une hausse de la productivité.

VIA n'a toutefois pas été en mesure de réduire encore davantage les coûts en raison des charges d'exploitation fixes élevées. VIA s'engage à offrir des services ferroviaires à tous les Canadiens, et a peu de souplesses lorsqu'il est question d'ajuster les services ferroviaires et la fréquence des trains pour répondre à la demande. Cela signifie, par exemple, que VIA ne peut réduire la fréquence d'un service pour diminuer les coûts, contrairement aux compagnies aériennes qui possèdent plus de souplesse en ce qui a trait à l'annulation de vols spécifiques. Les revenus de placements ont également connu les effets de la récession, ce qui entraînera une hausse des cotisations de VIA à sa caisse de retraite au cours des années à venir.

Le vieillissement du matériel roulant et les pressions inflationnistes continuent d'avoir une incidence sur les charges d'exploitation. Ces pressions ont des répercussions sur tous les aspects des activités de VIA, dont les travaux de réparation du matériel roulant, les tâches habituelles de maintenance et la rémunération. Tandis que le financement d'exploitation de VIA a diminué de 44 pour cent depuis 1990, l'inflation enregistrée pour cette même période se chiffrait à environ 50 pour cent.

## DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Le gouvernement du Canada a annoncé en janvier un investissement supplémentaire de 407 millions de dollars dans le rail voyageurs dans le cadre du Plan d'action économique de 2009, ce qui porte le total du Programme d'investissements en immobilisations de VIA à 923 millions de dollars.

En 2009, le total des dépenses en immobilisations se chiffrait à 116,8 millions de dollars (comparativement au montant de 54,5 millions de dollars enregistré pour les deux années précédentes). La Société a procédé à la réfection et au renouvellement de ses locomotives et voitures voyageurs, et a entrepris d'importants projets d'infrastructure dans l'ensemble du corridor Québec - Windsor, ainsi que des travaux d'amélioration aux gares de tous les secteurs de son réseau.

## RENouvellement du Matériel Roulant

45,7 millions de dollars

AMÉLIORATIONS APPORTÉES À L'INFRASTRUCTURE

80,4 millions de dollars

GARES, TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET AUTRES PROJETS

45,2 millions de dollars

TOTAL

171,3 millions de dollars

Les dépenses en immobilisations grimperont au cours des deux prochaines années : des dépenses en immobilisations de plus de 300 millions de dollars par année sont prévues pour 2010 et 2011. Les résultats, qui se traduiront par des services ferroviaires voyageurs d'une qualité et d'un niveau supérieurs partout au Canada et par la capacité accrue des services ferroviaires voyageurs dans le Corridor, seront atteints graduellement au cours des années à venir.

Le service assuré dans l'Est du Canada a connu une baisse semblable, les produits de la classe Voitures-Loisirs ont diminué considérablement pour l'année en question. Bien que les marchés du corridor Québec - Windsor aient enregistré un meilleur rendement que les trains transcontinentaux, le ralentissement économique a entraîné la diminution du nombre de voyages en classe Affaires à rendement supérieur, ce qui a eu une incidence sur le total des produits de VIA. Le Corridor a également subi la concurrence basée sur les prix, la plus intense de la part des autres transporteurs qui ont eux aussi fait face à des diminutions semblables au chapitre de l'achalandage.

Afin de protéger sa part de marché, VIA a lancé un programme de réduction tarifaire plus souple et plus intéressant, ainsi que des promotions ciblées et des améliorations liées aux services. Par exemple, après une interruption des services attribuable à une grève déchaînée par les mécaniciens de locomotive, VIA a offert une réduction de 60 pour cent sur les voyages en classe Économie partout au Canada et en classe Affaires dans le Corridor. Il s'agissait là d'un moyen de fidéliser les clients loyaux et de stimuler l'intérêt de nouveaux clients pour les voyages en train. Cette vente promotionnelle de six jours a engendré des produits de 14 millions de dollars et a attiré 369 000 clients; 37 pour cent de ces clients ont affirmé n'avoir jamais voyagé avec VIA auparavant, ou l'avoir fait en de rares occasions. Les améliorations apportées aux services ont suscité un nouvel intérêt pour le marché des voyages d'affaires de niveau supérieur. Le maintien et le renouvellement de l'intérêt pour les voyages en train ont permis à VIA de conserver sa part de marché malgré les tentatives d'autres modes de transport public d'acquiescer des parts du marché.

## COÛTS D'EXPLOITATION

Tout au long de 2009, VIA a pris des mesures rigoureuses de limitation des coûts pour réagir à la détérioration du marché des voyages et pour atténuer les effets des déficits des produits. Les économies de coûts ont amené les charges d'exploitation totales à se chiffrer à 526,1 millions de dollars pour l'année, un résultat inférieur de 5,3 pour cent à la prévision budgétaire pour 2009. Des économies considérables ont été enregistrées grâce à la gestion du nombre d'effectifs et de la rémunération, et les coûts liés au carburant étaient inférieurs aux prévisions budgétaires en raison de la diminution de la consommation et des prix. Les coûts relatifs aux produits à bord étaient également moins élevés, principalement en raison de l'achalandage réduit.

Les dépenses ont toutefois augmenté de 12,8 millions de dollars (2,5 pour cent) comparativement à l'année précédente. La principale augmentation découle des cotisations au régime de retraite des employés syndiqués (10,1 millions de dollars). Suite à la détérioration de la solvabilité du plan au cours de la première moitié de 2008, la Société qui bénéficiait d'un congé de contribution, a, de façon proactive, mis fin à ce congé et a contribué pour les services de contribution pendant le dernier trimestre de 2008. Ces contributions ont été maintenues tout au long de 2009. Les dépenses liées au carburant ont également augmenté de 6,5 millions de dollars, et les coûts associés au matériel de maintenance, de 1,3 million de dollars. Les frais de reconstruction ont également augmenté de 1,8 million de dollars en raison du programme de retraite anticipée volontaire offert à certains gestionnaires.

Le contrôle efficace des coûts a généré des économies qui ont partiellement contrebalancé ces augmentations; on compte notamment des économies de 2 millions de dollars provenant des frais liés aux produits à bord des trains, et des économies de 1,4 million de dollars

Une grave récession économique mondiale a entraîné la baisse des marchés des voyages et du tourisme tout au long de 2009, et tous les transporteurs de voyageurs ont subi des pertes tant au chapitre de l'achalandage que sur le plan des produits. La capacité excessive a causé une concurrence intense entre les transporteurs. Contrairement à 2008, année pendant laquelle VIA a enregistré une croissance record, VIA a eu pour défi en 2009 de conserver sa position sur le marché et de protéger ses marchés tandis que les concurrents offraient d'importantes réductions tarifaires. La Société a réussi à conserver la part détenue par le rail voyageurs sur le marché des transports publics dans le corridor Québec - Windsor, qui représente environ 80 pour cent de ses activités commerciales.

VIA a connu des baisses relativement au chapitre de l'achalandage et des produits, à l'image de la situation au sein de l'industrie des transports de voyageurs dans son ensemble. Les produits voyageurs de l'année étaient inférieurs de 32,6 millions de dollars, soit de 11,5 pour cent, par rapport à 2008, tandis que l'achalandage a diminué de 8,2 pour cent pour se chiffrer à 4,2 millions de voyageurs. VIA a réduit ses dépenses en éliminant environ 5,3 pour cent, soit 29,5 millions de dollars, de son budget pour l'année en question. Cependant, compte tenu des charges d'exploitation de base élevées et du peu de souplesse pour ajuster les services, les économies de coûts n'étaient pas suffisantes pour contrebalancer les produits inférieurs. Par conséquent, on a enregistré un écart considérable entre le déficit d'exploitation de VIA et son financement d'exploitation. VIA puisera dans son Fonds de renouvellement des actifs interne pour combler le déficit en financement de 2009.

VIA continue d'avoir confiance en l'avenir à plus long terme et dans ce qu'il réserve au rail voyageurs. De plus, le gouvernement du Canada a renforcé cette confiance grâce à l'ajout, en janvier, d'un montant de 407 millions de dollars sous la forme d'un investissement en immobilisations dans le cadre du Plan d'action économique fédéral, ce qui porte le total de fonds destinés au Programme d'investissements en immobilisations de VIA en cours à 923 millions de dollars. Les projets d'investissements visant le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure ferroviaire de VIA se sont déroulés tout au long de 2009; ils permettent d'apporter progressivement des améliorations considérables au service ferroviaire à l'échelle du pays et devraient produire leurs avantages complets d'ici 2012.

## PRODUITS-VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

En général, le total des produits a diminué de 34,3 millions de dollars comparativement à 2008, ce qui représente une baisse de 11,5 pour cent et un écart négatif de 16 pour cent par rapport au budget annuel de 2009. L'achalandage a subi une baisse, et le nombre total de voyageurs a diminué de 8,2 pour cent comparativement à 2008 et est inférieur aux prévisions budgétaires de 9,5 pour cent.

Les produits reflètent les répercussions de la baisse de la demande pour les services voyageurs et de l'environnement tarifaire très concurrentiel. Les transporteurs ont réduit leurs tarifs tout au long de l'année. Le nombre de voyageurs au Canada en provenance des États-Unis et d'ailleurs dans le monde a continué de diminuer, tout comme le nombre de voyageurs nationaux d'affaires et les autres consommateurs, entraînant une capacité excessive au sein de l'industrie dans son ensemble.

La baisse de l'achalandage a eu des répercussions sur tous les services de VIA. Dans l'Ouest canadien, le *Canadien* compte sur le tourisme des États-Unis et d'ailleurs dans le monde pour maintenir ses produits, qui ont diminué de façon substantielle, et le matériel roulant vieillissant de VIA affecté à ce service perd sa capacité concurrentielle dans ce marché.



# COMMENTAIRES ET ANALYSE

## DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2009, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables de VIA (qui sont compris dans les états financiers consolidés) et les éléments hors financement de l'État. Cette analyse devrait être lue en parallèle avec les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

APPEL DES RÉSULTATS FINANCIERS			
( ) = DÉFAVORABLE	2009	PAR RAPPORT AU BUDGET	PAR RAPPORT À 2008

	\$	%	\$	%
PRODUITS-VOYAGEURS	250,3	(49,1)	(16,4)	(32,6)
TOTAL DES PRODUITS	264,9	(50,5)	(16,0)	(34,3)
CHARGES D'EXPLOITATION EN TRÉSORERIE	526,1	29,5	5,3	(12,8)
DÉFICIT D'EXPLOITATION EN TRÉSORERIE	261,2	(21,0)	(8,7)	(47,1)
NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS (EN MILLIERS)	4 229	(444)	(9,5)	(375)
				(8,2)

## ACCÈS À L'INFORMATION

VIA est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général. VIA reçoit les demandes d'information et y répond rapidement en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels, et a obtenu des notes élevées au chapitre de la transparence parmi les agences fédérales.

En 2009, VIA a reçu 26 demandes en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Compte tenu de délais prescrits par la loi, trois demandes ont été reportées à 2010.

## LANGUES OFFICIELLES

VIA est engagée à l'égard des principes de la Loi sur les langues officielles et fournit les services à ses clients dans la langue de leur choix. À bord de chaque train de VIA, dans les gares et dans les Bureaux des ventes par téléphone se trouvent des employés qualifiés pour offrir un service aux clients dans les deux langues officielles.

De plus, les employés qui travaillent dans les régions désignées comme étant bilingues pour toute question relative à la langue de travail ont le choix de travailler dans la langue officielle qu'ils préfèrent. VIA saisit également toute occasion, dans le cadre de son mandat, de contribuer activement à la promotion de la dualité linguistique au Canada.

Le Commissaire aux langues officielles a publié son bulletin de rendement 2008-2009 relatif aux institutions fédérales en juin 2009, et VIA a obtenu la note « B » (bien). Le commissaire a noté des améliorations considérables dans la catégorie du service au public comparativement à 2008.

Lorsque VIA a comparu devant le Comité permanent des langues officielles de la Chambre des communes à l'automne 2009, les membres l'ont félicitée et ont reconnu son rendement relativement à l'application des langues officielles au sein de la Société.

# GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise, et de 14 autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser la gestion et la direction stratégique de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

La Société et son conseil d'administration sont engagés à mettre en œuvre des principes et des pratiques exemplaires pour assurer une bonne gouvernance. Tous les membres du conseil signent un code d'éthique qui reflète l'esprit et le but de la Loi sur la responsabilité, qui établit les normes de transparence et de responsabilité à l'intention des dirigeants et des administrateurs des sociétés d'État.

En 2009, le gouvernement du Canada a accordé un deuxième mandat à titre de président du conseil à monsieur Donald A. Wright. Le gouvernement du Canada a également nommé monsieur Marc Laliberté comme président et chef de la direction à compter du 4 janvier 2010.

## L'EXAMEN SPÉCIAL DE LA VÉRIFICATEUR GÉNÉRALE

Le Bureau du vérificateur général (BVG) effectue un examen spécial des sociétés d'État tous les cinq ans. Le BVG a soumis un rapport en 2009 sur l'Examen spécial de VIA mené en 2008. Le rapport indiquait une lacune importante dans le secteur de la planification stratégique et les améliorations continues apportées aux pratiques de gouvernance de VIA. La conclusion du rapport précisait que la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de la Société est économique et efficiente, et que les activités de VIA sont exécutées avec efficacité.

Le rapport présentait également un certain nombre de recommandations visant une amélioration. VIA a accepté les deux conclusions du rapport et les recommandations formulées, lesquelles ont été mises en application ou sont en cours d'application.

ses principaux risques liés à l'environnement. Le Rapport d'examen spécial soumis en 2009 recommandait un certain nombre de manières dont VIA pourrait améliorer la mise en œuvre du SGE, particulièrement en ce qui concerne l'identification, le suivi et la gestion des risques environnementaux.

VIA a accepté les recommandations et a commencé à apporter des améliorations en 2009. Les mesures prises pour toutes les recommandations seront terminées en 2010. Une méthodologie d'évaluation des risques est en cours d'élaboration et d'intégration dans le SGE, tout comme c'est le cas pour les mises à jour du SGE et des registres des risques de la Société. Outre les procédures de vérification interne en vigueur aux installations de maintenance, un nouveau plan de vérification environnementale destiné aux installations consacrées à d'autres activités que celles de la maintenance sera mis en œuvre, en ce qui concerne notamment les procédures de compte rendu des résultats de vérification à la direction de VIA. Un programme de gestion de la contamination du site sera élaboré pour les sites où on utilise des contaminants potentiels pour l'environnement.

De plus, VIA est en processus de création d'un nouveau système visant à définir et à consigner les initiatives, les cibles et les objectifs de nature environnementale.

## ENVIROEXPO

EnviroExpo est un projet qui a été établi par VIA il y a deux ans en partenariat avec Sciences Jeunesse Canada, un organisme à but non lucratif qui organise des expo-sciences à l'échelle locale, régionale et nationale depuis près de 50 ans. Le but d'EnviroExpo est de mettre au défi les jeunes de trouver des solutions uniques aux problèmes environnementaux auxquels nous faisons face tout en ajoutant une touche artistique à la présentation de leur projet. Le projet EnviroExpo cible tous les élèves canadiens qui fréquentent une école secondaire ou un cégep. Les jeunes peuvent participer à EnviroExpo à l'échelle régionale ou nationale. À l'échelle nationale, les trois meilleurs participants obtiennent chacun une bourse d'études de 10 000 dollars offerte par VIA.

Les employés de VIA d'un océan à l'autre sont fiers de participer aux expo-sciences en tant que bénévoles. L'initiative EnviroExpo de VIA a été reconnue dans le cadre du programme de Prix d'excellence en sécurité et en environnement de l'Association des chemins de fer du Canada en 2009.

## BUT : GÉRER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON À RÉDUIRE NOTRE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le rail voyageurs est largement reconnu comme l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Il s'agit d'« Un choix vert » en matière de transport. VIA travaille tous les jours à améliorer constamment le rail en tant qu'option envisageable pour les personnes préoccupées par les répercussions du transport sur l'environnement.

La Politique environnementale et les objectifs de VIA définissent clairement les directives quant aux activités menées dans l'ensemble de la Société, et mettent l'accent sur la conformité avec les règles environnementales, la diminution de la consommation de carburant et la réduction de l'empreinte écologique laissée par toutes les activités de VIA.

## INVESTISSEMENT DANS LES TECHNOLOGIES ÉCOLOGIQUES

L'investissement en immobilisations réalisé dans les voitures voyageurs et les locomotives remises à neuf permettra d'assurer que le matériel roulant de VIA respecte ou dépasse les normes environnementales en vigueur, en réduisant la consommation de carburant et les émissions engendrées par le rail voyageurs.

VIA a déjà réalisé des réductions substantielles : elle a diminué la consommation de carburant de plus de 25 pour cent par voyageur-kilomètre, et les émissions de gaz à effet de serre (GES), de près de 19 pour cent depuis 1990. Le matériel roulant remis à neuf inclura des systèmes de chauffage, de refroidissement, de ventilation et d'éclairage, et des systèmes destinés aux points d'attente plus efficaces. Ces modifications se traduiront par des réductions supplémentaires de la consommation de carburant et d'émissions de GES.

## ÉQUIPES VERTES

Les équipes vertes de VIA, qui sont composées d'employés volontaires, implantées à l'échelle du réseau de VIA, font la promotion de pratiques sûres pour l'environnement à l'échelle de VIA. Ces équipes ont contribué à la création et au lancement d'initiatives utiles, telles que les programmes de réduction des déchets dans les bureaux et les installations de VIA, et un programme de recyclage du métal dont les profits ont été versés à une école locale. Elles ont également coordonné la participation de VIA à des événements visant à mieux sensibiliser le public aux enjeux environnementaux, notamment la Semaine de la réduction des déchets, la Journée En ville, sans ma voiture ! et le Jour de la Terre de 2009. En 2009, les équipes ont commencé à publier le Bulletin vert à l'intention de tous les employés; cette publication fournit des renseignements et des mises à jour sur les événements, les enjeux et les projets d'ordre environnemental.

## GESTION DES RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

VIA a élaboré le Système de gestion de l'environnement (SGE) en 2004, lequel fournit une structure à l'échelle de la Société relativement au suivi, à l'évaluation et à la communication de la performance environnementale. Dans le cadre de son Examen spécial sur VIA en 2008, le Bureau du vérificateur général du Canada a examiné le SGE de VIA et a conclu que les systèmes et les pratiques de gestion de l'environnement ont permis à VIA de gérer



permettant de combler ces attentes, et pour leur offrir une aide pratique relativement à l'application de ces techniques dans des situations réelles. Il s'agit du premier programme de formation qui combine l'apprentissage en classe et la e-Formation à VIA.

En 2009, VIA a également lancé un nouveau programme de formation en matière de leadership (Éléments essentiels de leadership à l'intention des dirigeants) pour soutenir les gestionnaires dans le perfectionnement de leurs compétences en matière de gestion et d'encadrement. Ce programme a été lancé à la suite du Sondage de mobilisation des employés en 2008, par l'intermédiaire duquel les employés ont affirmé vouloir que des améliorations soient apportées dans les secteurs de la gestion du rendement et de la reconnaissance.

## CONVENTIONS COLLECTIVES

Les négociations visant le renouvellement des conventions collectives entre VIA et la Confédération ferroviaire de Teamsters Canada, le syndicat qui représente les mécaniciens de locomotive, se sont trouvées dans l'impasse en 2009. Après une grève de deux jours, les points en litige ont été présentés en vue d'un arbitrage exécutoire de différends. Une entente de principe découlant de la décision de l'arbitre a été signée entre VIA et le syndicat en décembre. Les négociations pour le renouvellement des nouvelles conventions collectives avec les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCGA), le syndicat qui représente le personnel de bord des gares et de maintenance, ont débuté en 2009. La négociation des points en litige se poursuivra en 2010.

## PARTICIPATION AU SEIN DES COLLECTIVITÉS

VIA appuie et encourage la participation des employés aux activités et aux événements tenus dans les collectivités et qui reflètent les valeurs auxquelles ils tiennent.

L'année 2009 a marqué le 20<sup>e</sup> anniversaire de Jeunesse, l'écoute, un organisme qui offre des services d'information et de consultation par téléphone et en ligne aux jeunes. VIA est partenaire de Jeunesse, l'écoute depuis plusieurs années, et les employés participent aux activités de financement, telles que la « Marche pour Jeunesse, l'écoute » en mai.

■ À l'automne 2009, VIA et ses employés ont participé à la Campagne nationale de charité, et ont amassé des fonds pour Centraide Canada et Partenairesant. Cette campagne, dont le slogan de VIA était « Poser un geste qui fera une différence », a permis d'amasser 241 000 dollars.

■ L'équipe VIA Rail a amassé 63 000 dollars pour la Société canadienne de la sclérose en plaques dans le cadre du Vélotour SP RONA au mois d'août. Cette équipe, composée de 62 employés de VIA accompagnés de leurs proches et de leurs amis, était la plus grande équipe participante et a amassé le plus important montant d'argent.

■ VIA a mis en service huit « Trains du père Noël » et a offert des excursions spéciales du temps des Fêtes aux enfants des collectivités de Jasper, Prince George et Prince Rupert. Comme tout le travail est accompli par des bénévoles de VIA, la totalité des profits réalisés sont remis aux œuvres de bienfaisance locales et à l'organisme *Kids with Cancer Society*.

■ A Halifax, VIA a animé « La sécurité, on embarque ! », un événement portes ouvertes qui vise à aider les enfants à découvrir les enjeux généraux liés à la sécurité, et les éléments de sécurité lorsqu'ils se trouvent près des trains et des chemins de fer. Des représentants de la police locale, de groupes communautaires et d'organismes nationaux ont participé aux exposés et aux activités.

## LES GENS

### BUT : CRÉER UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL QUI FAVORISE L'ENGAGEMENT ENVERS LE SUCCÈS DE NOTRE ENTREPRISE

Toute entreprise ne peut connaître l'excellence que si les personnes qui en font partie s'engagent à l'égard du travail qu'elles accomplissent, trouvent leur travail enrichissant et sont fières de contribuer au succès de l'entreprise. C'est particulièrement le cas de VIA Rail, où le succès dépend de la qualité de l'expérience que les employés créent pour les clients.

Dans cette perspective, VIA a transformé le secteur des ressources humaines au cours des dernières années pour le rendre plus stratégique et pour mieux le définir, un fait reconnu par la vérificatrice générale dans son dernier Rapport d'examen spécial.

Le nouveau plan de gestion *Faites une différence* de VIA donne une orientation claire quant au rôle de chaque employé et aux répercussions des actions de chaque employé sur la réussite du rail voyageurs. Le tout est résumé dans le principe directeur clé « Je fais une différence ». Les principales initiatives de 2009 ont contribué à fournir aux employés de VIA les ressources et le soutien qui leur permettent de faire cette différence au travail.

### NOUVEL ENVIRONNEMENT EN RÉSEAU

VIA, le nouvel intranet de VIA, permet à tous les employés d'accéder facilement aux renseignements concernant les buts et le rendement de la Société, aux bulletins de nouvelles, aux procédures et politiques, aux cours de e-Formation, au nouveau Programme « Bienvenue à bord » et au « Campus Formation et Développement » en ligne qui offre des outils de formation et de perfectionnement professionnels destinés à tous les employés.

VIA explore également des façons d'élargir le réseau d'information par l'intermédiaire d'appareils autres que les ordinateurs de bureau. Par exemple, les écrans numériques font l'objet d'un projet-pilote aux lieux de travail stratégiques dans le but de diffuser en continu l'information sur la Société et des renseignements se rapportant précisément au lieu de travail, telles que les annonces concernant les nouvelles politiques. De plus, un projet est en cours afin d'introduire des appareils mobiles destinés aux employés de première ligne pour qu'ils reçoivent et transmettent des renseignements exacts sur la sécurité, la nourriture, les boissons, les billets et les profils des voyageurs.

### FORMATION ET PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL

VIA a continué de projeter de nouvelles initiatives liées à la formation, particulièrement en ce qui concerne les modules et les ressources de la e-Formation, qui permettent aux employés d'harmoniser les efforts de développement personnel avec les perspectives de carrière et les buts stratégiques de la Société. Un nouveau système de « cheminement de carrière » permet aux employés cadres de comprendre leurs options s'ils souhaitent poursuivre le cheminement de leur carrière au sein de la Société, ainsi que les compétences dont ils ont besoin pour envisager ces options.

Un nouveau programme de formation (Créer des relations-clients hors pair) a été élaboré en 2008 et a été lancé en 2009 pour permettre aux employés du service Expérience-client de mieux comprendre les besoins et les attentes des clients, et les outils et les techniques

## SAUVER DES VIES

Tout le personnel de bord reçoit une formation en premiers soins, et les directeurs des services à bord sont également formés pour pratiquer la réanimation cardio-respiratoire (RCR). À l'heure actuelle, les directeurs des services et des employés désignés dans les gares et les centres de maintenance, entre autres, sont aussi formés relativement à l'utilisation des défibrillateurs externes automatisés qui ont été installés en 2008 à bord de tous les trains voyageurs, et dans certaines gares voyageurs et certains lieux de travail.

Depuis que les défibrillateurs ont été mis en place, ils ont été utilisés à trois reprises, et ont permis de sauver la vie de deux personnes. Par exemple, en août 2009, un employé formé et vigilant a sauvé la vie d'une personne en utilisant le défibrillateur au Centre de maintenance de Toronto après qu'un collègue ait eu un malaise pendant un cours de formation.



**AARON BRANSTETTER**  
Chef principal  
Programme d'infrastructure  
Montréal

De plus, tous les employés reçoivent une formation pour les préparer aux situations d'urgence dans le domaine de travail dans lequel ils œuvrent. En ce qui concerne les employés qui travaillent à bord des trains, leur formation comprend une variété d'aspects, depuis l'extinction d'un feu à bord jusqu'à la gestion d'une alerte à la bombe et d'une évacuation. La formation des employés des installations de maintenance inclut les procédures de gestion des matières dangereuses.

Comme la gare Centrale du Pacifique de VIA à Vancouver est près du site des Olympiques, VIA a renforcé les mesures de sécurité pour se préparer à la tenue des Jeux Olympiques de 2010 et a introduit de nouvelles mesures, comme le mandat le gouvernement du Canada. Les mesures, qui comprennent les procédures d'intervention en cas d'urgence, la formation liée à la sensibilisation des employés et les partenariats avec les organismes chargés de l'application de la loi, prévoient tous les types d'urgences et de désastres naturels. La sûreté du site et du périmètre a fait l'objet d'améliorations grâce à l'installation de systèmes de détection et de surveillance, à la mise en œuvre de contrôles d'accès perfectionnés et à l'ajout d'agents de sécurité à la gare Centrale du Pacifique de VIA et aux aires d'exploitation.

## CONTINUITÉ DES AFFAIRES

La planification de la continuité des activités à VIA permet à la Société de poursuivre ses activités en cas d'incidents ou de situations qui peuvent avoir des répercussions sur les gens, les installations ou le matériel roulant. En déterminant clairement les services essentiels nécessaires à la prestation des services ferroviaires voyageurs et en définissant le délai de reprise de ces services, VIA est en mesure de rétablir et de reprendre ses activités habituelles d'une manière efficace et structurée. L'analyse des risques gouvernement, l'élaboration de procédures de continuité tandis que divers exercices, y compris les essais de communication et les simulations informatiques, sont utilisés afin de permettre aux employés de se familiariser avec les procédures et de les maîtriser.

## TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET SÛRETÉ

Le Rapport d'examen spécial de 2008, publié par le Bureau du vérificateur général en 2009, recommande que VIA évalue les menaces et les risques liés à ses systèmes de technologie de l'information, et les mesures nécessaires à l'atténuation de ces risques.

VIA a accepté ces recommandations et a lancé un programme de sûreté de la TI afin de déterminer et prioriser les initiatives requises pour réduire les risques relatifs à la sûreté, qui pourraient avoir une incidence sur la confidentialité et l'intégrité des systèmes de VIA. Les mise en œuvre d'un système de détection des intrusions dans un système donné, sont en cours et seront terminés en 2010.

De plus, un nouveau module de e-Formation portant sur la technologie de l'information a été lancé pour tous les employés de VIA. Le cours indique le rôle et les responsabilités de chaque employé relativement à l'utilisation de la technologie de l'information, et présente des renseignements sur la détection des risques liés à la sûreté et sur le signalement des activités suspectes.

## BUT : ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DE NOS CLIENTS, DE NOUS-MÊMES ET DU GRAND PUBLIC

### LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

VIA Rail a élaboré l'un des premiers systèmes de gestion de la sécurité intégrés de l'industrie ferroviaire en 2001, et est largement reconnue comme un chef de file relativement à la gestion sûre et sécuritaire de ses activités. Le système, qui intègre les règles, les procédures et les responsabilités liées à une exploitation ferroviaire sûre, est vérifié chaque année par Transports Canada et est continuellement examiné par la Société. Les questions liées à la sécurité font également l'objet d'un suivi par les Comités de santé et de sécurité à tous les principaux établissements de VIA à l'échelle du Canada. Ces Comités revoient les rapports annuels sur la sécurité et les données continues sur le rendement afin d'établir des objectifs spécifiques pour améliorer la sécurité dans le milieu de travail et pour déterminer les enjeux sur lesquels les cadres supérieurs doivent se pencher.

Les enjeux liés à la sûreté sont aussi devenus la priorité des employés. VIA collabore avec des organismes de réglementation et ses partenaires de l'industrie afin d'améliorer ses normes en matière de sûreté, et pour s'assurer que les meilleures procédures de sûreté applicables à l'exploitation et aux installations sont mises en œuvre à VIA. L'équipe de la Gestion de la sûreté, de la sûreté et des risques de VIA relève directement du président et chef de la direction et consolide toutes les activités de gestion des risques relatifs aux aspects non financiers, à l'environnement, à la sûreté et à la sécurité sous la supervision d'un directeur principal. Cela permet d'assurer une meilleure coordination parmi les secteurs concernés.

### PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

Le Plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ferroviaire de VIA indique de façon détaillée les procédures d'urgence à suivre lorsque surviennent des événements tels qu'un déraillement de train, un incident lié à la sûreté ou une éventuelle alerte à la santé. Il comprend un aperçu clair des responsabilités de tous les employés, la chaîne de commandement en place et les étapes à suivre pour assurer une bonne communication et la coordination des mesures d'urgence.

### PLAN DE PRÉPARATION À UNE PANDÉMIE

En réaction aux alertes de l'Organisation mondiale de la Santé relativement au virus de la grippe A (H1N1) en 2009, VIA a formé un groupe de travail interfonctionnel afin de mettre en œuvre son Plan de préparation à une pandémie. Le Plan permet de s'assurer que les risques liés à la santé sont suivis de près, en collaboration avec Santé Canada et Medysis, le fournisseur de services de santé de VIA, et que des mesures sont prévues pour intervenir en cas de pandémie. Le groupe de travail a coordonné les communications proactives dans l'ensemble de la Société pour s'assurer que tous les employés étaient vigilants quant aux symptômes de l'infection par la grippe A (H1N1) chez les gens aux installations et à bord des trains de VIA, et relativement aux procédures d'intervention en cas d'une éventuelle épidémie de la maladie.



## TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

L'utilisation de systèmes de réservation et d'émission de billets en ligne par VIA a prouvé la valeur de la technologie – tant sous la forme d'un outil efficace visant à améliorer l'accès pour les clients et les agents de voyages, qu'en tant que manière de réduire les coûts. Au cours des dernières années, VIA a élargi l'utilisation des services en ligne destinés aux particuliers et aux entreprises, y compris l'utilisation de « cartes de crédit virtuelles » afin de faciliter le paiement avec les voyageurs et les agents à l'étranger. Les ventes sur le Web approchent maintenant la moitié du total des produits voyageurs de VIA, et ces technologies ont engendré des économies d'exploitation d'environ 1,6 million de dollars par année.

En 2009, VIA a réalisé un examen complet de ses besoins en matière de technologie de l'information et a déterminé les ressources technologiques les plus essentielles à l'appui des buts stratégiques de la Société. Une nouvelle stratégie de la Technologie de l'information définit les buts spécifiques pour l'élargissement et le perfectionnement des systèmes informatiques dans l'ensemble de l'entreprise. Un chef de la Technologie de l'information a récemment été nommé. Il relève directement du président et chef de la direction et est responsable de s'assurer que l'investissement réalisé par VIA dans la technologie répond aux besoins actuels et futurs, et ce, de la manière la plus efficace possible.

De nombreux investissements clés touchant les projets de la technologie de l'information ont été lancés ou menés à terme en 2009, dont la refonte du site Web de VIA, la création du premier intranet de VIA, la modernisation des systèmes de réservation de VIA et l'automatisation relative à la gestion des processus à bord, tels que la vente de billets et l'inventaire des produits.

## VIA — LIER LES GENS ET L'INFORMATION

En 2009, VIA a lancé l'VIA, le premier intranet de la Société. l'VIA constitue un grand pas vers l'avant relativement à la communication des renseignements essentiels aux employés et donne accès aux outils dont le personnel a besoin au travail, comme les modules de formation et de e-Formation, les procédures et les politiques de la Société, les mises à jour sur l'état des projets de la Société et les données de rendement.

L'intranet fournit une plateforme efficace pour améliorer le travail d'équipe et la coordination à l'échelle de la Société, ainsi que des occasions de perfectionner et d'améliorer constamment la manière dont les documents papier sont traditionnellement gérés, notamment le traitement des formulaires et de l'information personnelle. Les capacités du nouveau système et l'étendue des renseignements disponibles continueront d'évoluer afin de soutenir une efficacité opérationnelle accrue au cours des années à venir.

## L'EFFICACITÉ

### BUT : SAISIR LES OCCASIONS D'AMÉLIORER LES RÉSULTATS FINANCIERS

Compte tenu de l'importante baisse des produits, la réduction des coûts était une priorité pour VIA en 2009. Parallèlement, VIA a continué de profiter des occasions lui permettant de générer de nouveaux produits par l'intermédiaire de partenariats dans les marchés à cré-neaux. Les yeux tournés vers l'avenir, VIA a lancé un examen complet de ses ressources liées à la technologie de l'information, s'est assurée que tous les projets technologiques appuient les buts de la Société et a investi dans d'importants projets de technologie afin d'améliorer l'efficacité de l'exploitation.

### RÉDUCTION DES COÛTS

Les efforts déployés pour contrôler les coûts à tous les niveaux de l'entreprise ont permis de réaliser des économies substantielles; le total des coûts d'exploitation pour l'année était inférieur aux prévisions budgétaires de presque 29,5 millions de dollars.

Des économies considérables ont été réalisées grâce à la gestion rigoureuse des effectifs dans les gares et à bord des trains, qui était constamment ajustée pour refléter les prévisions liées au nombre de voyageurs. De façon semblable, la gestion efficace du parc a permis de s'assurer que le nombre de voitures était réduit, dans la mesure du possible, selon l'achalandage. Cette mesure a contribué à diminuer les coûts liés au carburant et les autres frais d'exploitation. De plus, plusieurs postes vacants n'ont pas été comblés afin de réaliser des économies au chapitre de la rémunération.

### EXPLORATION DE NOUVELLES OCCASIONS COMMERCIALES

VIA a continué d'explorer de nouvelles occasions commerciales engendrées en partenariat avec les organismes touristiques locaux et régionaux et d'autres fournisseurs de services. Par exemple, le train saisonnier pour cyclistes de VIA, qui assure la liaison Toronto - Niagara Falls et qui a su attirer l'attention des médias sur une vaste échelle, permet aux voyageurs d'apporter leur bicyclette avec eux à bord du train. Ce service, qui a été créé en partenariat avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, la ville de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, incite les cyclistes à apporter leur vélo lorsqu'ils visitent la région. Ce service a connu une troisième année couronnée de succès et, en 2009, VIA a lancé un concept semblable à bord de certains trains assurant la liaison Montréal - Toronto pour les mois estivaux. Bon nombre de collectivités desservies par VIA ont exprimé leur intérêt quant à la création de services similaires personnalisés selon les besoins régionaux.

VIA a également continué d'établir des partenariats économiques avec d'autres parties au sein de l'industrie touristique, y compris des partenariats entre VIA, à titre de société d'État, et des entreprises privées. Par exemple, un nouveau service a été offert en partenariat avec Croisières AML et les hôtels et centres de villégiature Fairmont.

## ASCENSION DU PROFIL DE VIA SUR LE MARCHÉ

VIA a continué de consolider sa présence et sa visibilité sur le marché par l'intermédiaire de nouveaux partenariats conclus au sein de l'industrie, et de commandes et de services ferroviaires spéciaux hautement publicisés.

VIA a élargi son partenariat avec Expedia, l'un des plus importants portails Web de voyages au monde. VIA a mis en vedette Expedia en le présentant comme son fournisseur exclusif de services hôteliers, de location de voitures et autres directement sur son site, et ce, pendant plusieurs années. Le site Expedia présente désormais les services de VIA, qui est le seul fournisseur de services ferroviaires voyageurs à profiter de cette visibilité. On s'attend à ce que ce partenariat – le premier du genre tant pour VIA que pour Expedia – multiplie les ventes de VIA en incitant les visiteurs du site de partout dans le monde à réserver des voyages en train pendant la planification de leurs vacances.

VIA a également mis en service des trains très en vue dans le cadre d'événements spéciaux en partenariat avec les organisateurs de festivals et d'événements. Les trains pour les événements spéciaux permettent à VIA de joindre de nouveaux clients potentiels.

## NOUVEAUX PARTENAIRES ET ÉLOGES POUR LE PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

VIA Préférence, le programme de fidélisation des clients de VIA, s'est vu décerner deux prix de l'Association du marketing relationnel du Québec pour une deuxième année consécutive dans les catégories Gestion de la relation-client et Promotion relationnelle.

En mars 2009, VIA Préférence a conclu une entente avec la société de chemin de fer française SNCF en vertu de laquelle les membres VIA Préférence peuvent échanger leurs points contre des voyages récompensés sur l'ensemble du réseau de la SNCF. L'entente permet également aux membres du programme de fidélisation de la SNCF d'échanger leurs points contre des voyages récompensés avec VIA à l'échelle de son réseau.

Le Programme VIA Préférence a été amélioré encore davantage en 2009 par l'intermédiaire de plusieurs partenariats, tandis que la cyberBoutique de VIA Préférence a lancé une promotion mettant en vedette un regroupement de plus de 100 partenaires, dont SonyStyle.ca et Chapters.Indigo.ca.

Depuis la fin de 2009, les employés de VIA peuvent devenir membres de VIA Préférence, ce qui leur permet d'accumuler des points pour les achats effectués à la cyberBoutique de VIA Préférence.

## BUT : ASSURER UNE CROISSANCE PLUS RAPIDE QUE CELLE DU MARCHÉ

### LA CROISSANCE

Le marché se rétrécit dans une conjoncture économique incertaine ; dans ce contexte, la croissance des produits et de l'achalandage de VIA ne constituait pas un but réaliste en 2009. Le principal objectif de VIA était d'éviter que sa part des marchés clés diminue tout en s'assurant que les ressources et les outils appropriés soient en place afin de saisir les occasions de croissance dès que l'économie commencera à redémarrer.

VIA a réussi sur ces deux plans. L'accent, mis de façon continue sur la satisfaction des attentes des clients et conjugué aux réductions tarifaires ciblées avec soin, aux offres de services améliorés et aux initiatives de marketing, a permis de maintenir la part globale des marchés des transports publics détenue par le rail voyageurs au même niveau qu'en 2008. Le Programme d'investissements en immobilisations érigé une plateforme solide pour la croissance du marché et les améliorations apportées aux services dans le futur. Le plan de gestion *Faites une différence* perfectionne l'orientation commerciale de VIA pour répondre rapidement à la demande accrue à mesure que le marché progresse.

## HARMONISATION DES TARIFS AVEC LE MARCHÉ

La concurrence basée sur le prix est demeurée un facteur crucial dans tous les marchés, tant dis que l'ensemble des transporteurs de voyageurs a eu de la difficulté à épuiser leurs billets auprès d'un groupe en déclin de clients potentiels. Pour protéger sa part du marché global, VIA a ajusté son plan tarifaire. Des tarifs spéciaux ont été prolongés dans l'ensemble du Corridor pour les trajets complets, et de nouvelles réductions ont été offertes aux voyageurs de 60 ans et plus. De plus, VIA a offert des tarifs réduits à l'ensemble des voyageurs des classes voitures-lits tout au long de l'année, et a lancé des réductions destinées aux employés du ministère de la Défense nationale.

## RÉCOMPENSER LES CLIENTS FIDÈLES

En juillet, une grève de deux jours, déclenchée par les mécaniciens de locomotive et ayant interrompu tous les services ferroviaires, a été résolue lorsque la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et VIA ont accepté de recourir à l'arbitrage exécutoire. Pour récompenser les clients fidèles à qui l'interruption des services a causé des inconforts – et pour attirer de nouveaux clients vers le rail voyageurs – VIA a offert une réduction de 60 pour cent applicable pour une durée limitée aux voyages en train effectués n'importe où au pays.

La réaction à cette promotion de six jours a été extraordinaire : à elles seules, les réservations en ligne se sont chiffrées à 26 000 en une journée, comparativement à un niveau normal établi à 3 000 réservations par jour. Les ventes enregistrées pendant les six jours de la promotion ont généré des produits de plus de 14 millions de dollars. De plus, ces ventes comprenaient bon nombre de clients qui, en temps normal, n'auraient pas essayé le rail voyageurs. Des 369 000 personnes qui ont acheté au moins un billet, 37 pour cent ont affirmé n'avoir voyagé avec VIA que rarement ou jamais, et 19 pour cent ont déclaré avoir choisi VIA après avoir initialement prévu un voyage avec d'autres modes de transport.

## VIA RAIL.CA

Le site Web de VIA a fait l'objet d'une refonte en 2009, ce qui a permis d'offrir aux clients un meilleur accès à l'information sur les liaisons ferroviaires, sur les horaires et sur les options de réservation en ligne. Le nouveau site Web est plus simple et plus facile à utiliser, intègre les plus récentes normes en matière de navigation de sites Web, et est conforme aux directives du W3C (Consortium World Wide Web), qui établit les normes de création pour les sites Web, comme l'accessibilité à l'internet pour les utilisateurs ayant un handicap, entre autres. Il s'agit d'un important point d'interaction avec les clients et les agents de voyages et il a généré près de 50 pour cent des ventes totales en 2009.

Pour la première fois, VIA affiche aussi sur son site de l'information en temps réel sur les départs et les arrivées de tous les trains dans le corridor Québec - Windsor. En plus des mises à jour constantes sur l'heure d'arrivée d'un train à sa destination finale, le site présente les heures de départ et d'arrivée prévues à l'horaire et estimées pour chaque arrêt en gare en cours de route, afin que les clients puissent suivre l'état de tout train du Corridor, de son départ jusqu'à sa destination finale.

VIA prévoit aussi offrir ce service pour ses trains dans le Canada Atlantique et dans l'Ouest canadien à l'avenir, ainsi qu'une version mobile accessible par l'intermédiaire de téléphones et d'autres appareils portatifs sans fil dotés d'une fonction de navigation Web.

En parallèle avec le lancement du nouveau site Web, VIA a également simplifié la terminologie utilisée pour décrire les différentes classes de services et options de services, qui créaient une certaine confusion chez des clients. La nouvelle terminologie décrit la nature du service fourni. Par exemple, la catégorie de service « VIA 1 » a été renommée classe « Affaires » et tous les services qui comprennent des places couchées ont été regroupés dans la classe « Voiture-lits », ou dans la classe « Voiture-lits Loisirs » si des repas sont offerts.

## NOUVELLES OPTIONS EN MATIÈRE D'ÉMISSION DES BILLETS

VIA a amélioré son service de réservation par téléphone en offrant à ses clients la possibilité de faire une réservation et de payer leurs billets par téléphone en une seule étape. Les clients peuvent désormais gagner du temps quand ils arrivent à la gare, et le système améliore la précision de l'information sur le nombre de places disponibles.

En 2009, la Society of International Railway Travelers a nommé le *Canadien* l'un des « 25 meilleurs trains au monde ». L'excellence du service, l'efficacité et la courtoisie du personnel et une expérience pancanadienne inoubliable ont compté parmi les facteurs qui ont permis au *Canadien* de se classer parmi ce prestigieux palmarès. Par ailleurs, pour une troisième année consécutive, VIA a obtenu la première place pour les services de rail voyageurs dans le cadre de l'édition annuelle des prix Agents' Choice Awards et a devancé de nouveau des exploitants comme Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail et Trans Siberian Railway. Les agents de voyages ont mentionné le personnel bien renseigné et le bon service offert par la Société parmi les facteurs sur lesquels ils ont fondé leur décision d'accorder le prix à VIA.



## LA PROMESSE AUX CLIENTS

### BUT : AMÉLIORER CONTINUUELLEMENT L'EXPÉRIENCE DE VOYAGE DE NOS CLIENTS

Les voyageurs disposent de nombreuses options parmi lesquelles choisir quand ils sélectionnent un mode de transport pour voyager du point A au point B. Le principal avantage concurrentiel de VIA, c'est-à-dire la raison pour laquelle les voyageurs choisissent le rail voyageurs, est le type d'expérience offerte par VIA, qui est différente de celle que leur offrent les autres modes de transport. Cette expérience est au cœur même de la promesse que VIA fait aux clients.

En 2009, VIA a continué de définir cette promesse de façon plus claire et d'élaborer de nouveaux outils, directives et normes en matière de comportement pour pleinement engager les employés afin de créer des expériences de voyage positives et mémorables pour les clients.

### L'IMAGE DE MARQUE DE VIA : LA FAÇON HUMAINE DE VOYAGER

Au cours des dernières années, l'image de marque de VIA, soit *La façon humaine de voyager*, a continué d'évoluer en misant sur les forces particulières du rail voyageurs pour offrir une expérience de voyage plus confortable et plus relaxante que les autres modes de transport. En 2009, cette évolution s'est poursuivie, et VIA a examiné plus en profondeur ses services, du point de vue des clients, afin de mieux répondre à leurs attentes.

Pour y parvenir, des représentants de VIA ont accompagné des voyageurs du début de leur expérience de voyage jusqu'à la fin (soit à compter du moment où ils ont acheté leur billet jusqu'à leur départ de la gare, y compris pendant le temps qu'ils ont passé à bord du train) pour déterminer les forces de VIA, ainsi que les points à améliorer. Les clients ont confirmé que la marque *La façon humaine de voyager* reflète bien leurs attentes et ont défini de façon plus concrète de quelle façon l'expérience en train est créée et peut être améliorée.

### ORIENTATION SUR LES POINTS D'INTERACTION AVEC LE CLIENT

En 2009, VIA a établi onze principaux points d'interaction avec le client de façon à offrir la meilleure expérience de voyage possible, tout en continuant de se démarquer comme *La façon humaine de voyager*. Ces points d'interaction avec le client comprennent tous les voyages, les réservations, le service offert aux gares de VIA et à bord du train, ainsi que les communications avec les clients après un voyage.

Par conséquent, VIA a commencé à élaborer des normes claires en matière de prestation des services à tous les points d'interaction avec le client, ainsi que des programmes de formation et d'évaluation pour veiller à ce que tous les employés visés comprennent comment ils répondent aux attentes des clients. Les équipes-témoins de l'orientation-client ont déterminé et ont aidé à élaborer des normes dans deux secteurs prioritaires, soit la propreté à bord des trains et la communication de l'information relative à la ponctualité des trains.

# LA STRATÉGIE D'ENTREPRISE : FAITES UNE DIFFÉRENCE

En 2009, VIA a lancé un nouveau plan de gestion nommé *Faites une différence*. Le plan établit les priorités d'affaires de VIA et fournit un cadre pour la gestion des gens et des ressources de l'entreprise. Bien que les six buts soient tous importants, le plan renforce l'orientation-client comme élément central de la stratégie d'entreprise de VIA. De plus, il offre des principes directeurs clairs qui aident tous les employés à comprendre comment leurs actions peuvent aider VIA à atteindre ses objectifs d'affaires.

## PRIORITÉS DE LA SOCIÉTÉ

### LA PROMESSE AUX CLIENTS

Améliorer continuellement l'expérience de voyage de nos clients

### LA CROISSANCE

Assurer une croissance plus rapide que celle du marché

### L'EFFICACITÉ

Saisir les occasions d'améliorer les résultats financiers

### LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

Assurer la sécurité et la sûreté de nos clients, de nous-mêmes et du grand public

### LES GENS

Créer un environnement de travail qui favorise l'engagement envers le succès de notre entreprise

### L'ENVIRONNEMENT

Gérer nos activités de façon à réduire notre impact sur l'environnement

Henry Poirier  
Préposé principal aux services  
Halifax



## UNE CAPACITÉ ACCRUE ET DES LIAISONS PLUS RAPIDES ET PLUS FRÉQUENTES

La majeure partie du Programme d'investissements en immobilisations vise l'infrastructure dans le corridor Québec - Windsor, où le trafic de marchandises et du rail voyageurs est le plus concentré. L'investissement, qui couvre des améliorations des voies et de la signalisation sur l'infrastructure de VIA ou en partenariat avec les chemins de fer de marchandises, qui possèdent la majeure partie de l'infrastructure, accroît la capacité et permet aux trains voyageurs de circuler de façon sûre à de plus grandes vitesses et avec moins de retards. Voici les projets qui ont été lancés en 2009 ou qui le seront dans un avenir rapproché :

- Un investissement de plus de 300 millions de dollars, en partenariat avec le CN, pour améliorer l'infrastructure entre Montréal et Toronto, pour éliminer les goulots d'étranglement et réduire les conflits d'horaire entre les trains de marchandises et de voyageurs ;

- De nouvelles voies d'évitement et des systèmes évolués de contrôle de la circulation ferroviaire entre Smiths Falls et Brockville, en partenariat avec le Canadien Pacifique ;
- Des améliorations à l'infrastructure sur les voies appartenant à VIA entre Montréal, Ottawa et Smiths Falls, et entre London et Windsor.

## DES GARES CONTEMPORAINES ET ATTRAYANTES POUR LES VOYAGEURS

Des projets visant plus de 40 gares de rail voyageurs dans des emplacements clés dans l'ensemble du pays ont été lancés (et certains ont été terminés) en 2009. Ces projets comprennent la construction de nouvelles gares ainsi que l'amélioration de gares actuelles afin d'améliorer les quais, la signalisation, l'aménagement intérieur et divers éléments en vue de répondre à des besoins relatifs à l'exploitation, de nature fonctionnelle et liés à la santé et à la sécurité.

## DES INVESTISSEMENTS POUR AUGMENTER L'EFFICACITÉ

VIA investit également dans la technologie de l'information afin de soutenir une exploitation commerciale plus efficace et d'offrir un meilleur service à la clientèle. D'importants projets de technologie de l'information ont été terminés ou ont progressé en 2009, notamment la refonte complète du site Web de VIA destiné aux consommateurs, le lancement d'un intranet en vue de relier les employés et les services d'information essentiels dans l'ensemble de l'entreprise, ainsi qu'un nouveau système électronique de cartes de temps pour les employés de la Maintenance, ce qui permettra à la Société de réduire les coûts, d'accroître l'efficacité et de diminuer la quantité de papier utilisée.

## DES LOCOMOTIVES PLUS EFFICACES ET PLUS FIABLES

La première des 53 locomotives F-40 remises à neuf a été terminée en avril 2009. Les locomotives F-40, âgées de 20 ans et utilisées partout au Canada, sont complètement démontées et sont entièrement remises à neuf à l'aide des plus récentes technologies en matière de locomotives.

Le projet de remise à neuf prolongera la vie de ces locomotives de 15 à 20 ans, et ce, pour moins de la moitié du coût requis pour l'achat de nouvelles locomotives. Parallèlement, VIA veillera à ce que les locomotives respectent les normes environnementales et de sécurité, et réduira jusqu'à 12 pour cent leurs émissions de gaz à effet de serre et leurs coûts de maintenance annuels de 15 pour cent. Le projet sera terminé d'ici 2012.

Grâce au financement supplémentaire provenant du Plan d'action économique, VIA a commencé la révision générale de ses locomotives P-42, y compris la mise en place d'un système automatique de mise en marche/d'arrêt des locomotives, conçu pour réduire la marche au ralenti des locomotives et entraîner des économies de carburant. Le projet devrait être complété en 2011.

## DES VOITURES VOYAGEURS PLUS ATTRAYANTES ET CONFORTABLES

Toutes les voitures voyageurs de VIA font l'objet d'améliorations dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations et la Société commencera à mettre en service les voitures remises à neuf en 2010.

En mai 2009, VIA a accordé un contrat pour la révision générale complète de 98 voitures voyageurs LRC (Léger, Rapide, Confortable), ce qui prolongera leur vie d'un maximum de 20 ans. Les voitures sont utilisées à la fois pour les classes Affaires et Économie dans le corridor Québec - Windsor. De nouveaux systèmes électriques et mécaniques seront installés et les systèmes d'éclairage, de chauffage et de climatisation seront améliorés pour réduire la consommation d'énergie et les coûts. VIA rénovera également l'intérieur des voitures et veillera à ce que le matériel roulant respecte les normes courantes en matière de sécurité et de confort des voyageurs.

Grâce au financement supplémentaire dans le cadre du Plan d'action économique annoncé en 2009, VIA a commencé à améliorer les voitures Renaissance utilisées dans le corridor Québec - Windsor et dans l'Est du Canada afin d'augmenter l'accessibilité pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux. VIA a également commencé à apporter d'importantes améliorations aux voitures classées en acier inoxydable utilisées pour la liaison transcontinentale de l'Ouest. Le parc transcontinental amélioré jouera un rôle clé pour redynamiser le rail voyageurs dans l'Ouest canadien au cours des prochaines années.



# PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Dans le cadre du Plan d'action économique lancé en 2009, le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement de 407 millions de dollars pour le Programme d'investissements en immobilisations de VIA. Ce financement s'ajoute au financement en immobilisations de 516 millions de dollars sur cinq ans annoncé par le gouvernement en 2007, ce qui porte à 923 millions de dollars l'investissement total dans le réseau du rail voyageurs. Le Programme d'investissements en immobilisations de VIA, principalement axé sur le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure, a bien progressé en 2009.



Rhonda Mullin

Mécanicienne de locomotive  
Toronto

## LE RENDEMENT ANTÉRIEUR DE VIA

Malgré le fait que l'année 2009 a été difficile pour la Société en ce qui a trait à l'achalandage et aux produits, le rendement à long terme de VIA demeure solide. Depuis 1990, VIA a :

- réduit de 44 % sa dépendance envers le financement du gouvernement pour l'exploitation ;
- accru ses produits de 85,5 % ;
- augmenté son total de voyageurs-milles de 11,7 % ;
- amélioré de 75,4 % son recouvrement des coûts.



**CLAUDE PÉLIN**  
Coordonnatrice adjointe des services  
Winnipeg

Chaque mode de transport devait relever le défi essentiel de maintenir sa part d'un marché de plus en plus restreint, et VIA était en excellente position pour y parvenir. VIA, qui offre un service concurrentiel et présente une offre de services attrayante, a continué de miser sur les forces du rail voyageurs en tant que mode de transport le plus fiable par tous les temps, qui offre un service sans soucis et un confort supérieur, et représente une option appréciable pour les personnes soucieuses de l'incidence environnementale de leurs choix en matière de transport. Les stratégies de marketing et de promotion ont mis l'accent sur l'excellent service à la clientèle de VIA, ainsi que sur des stratégies tarifaires visant à récompenser et à fidéliser la clientèle actuelle, tout en attirant de nouveaux clients. Nous avons amélioré la ponctualité de nos trains dans la plupart des régions du pays. Les améliorations apportées aux produits ont aidé à accroître l'intérêt à l'égard des voyages en train. VIA a continué de mettre l'accent sur l'amélioration de la prestation des services et sur l'expérience-client et a ainsi renforcé son image de marque en tant que « *La façon humaine de voyager* ».

De plus, nous avons porté le taux de satisfaction de la clientèle au plus haut niveau atteint au cours des quatre dernières années.

Par conséquent, la place de VIA dans le marché des voyages est demeurée solide tout au long de 2009. Tel qu'on le prévoyait, l'achalandage et les produits globaux ont diminué pour tous les transporteurs de voyageurs, dont VIA. Malgré la concurrence féroce, en offrant d'excellents services à des prix concurrentiels, VIA est parvenue à protéger sa part de marché parmi les modes de transport publics dans le corridor Québec - Windsor, qui représente près de 80 pour cent de son chiffre d'affaires.

Parallèlement, VIA a continué de positionner le rail voyageurs pour une croissance durable à long terme. Le Programme d'investissements en immobilisations de VIA a atteint son rythme de croisière en 2009, et les éléments essentiels d'une infrastructure renouvelée seront donc en place quand l'économie et les marchés des voyages se redresseront.

Par ailleurs, VIA a continué de perfectionner sa stratégie d'affaires fondamentale et les outils de gestion pour mettre en place cette stratégie. Un nouveau plan de gestion, intitulé *Faites une différence*, clarifie l'orientation stratégique de VIA en matière de service axé sur le client, précise des priorités clés pour améliorer le rail voyageurs au cours des prochaines années, et présente des principes directeurs clairs pour susciter l'engagement des employés en vue d'atteindre ces objectifs.

# LA REVUE, DE L'ANNÉE

PROTÉGER NOS MARCHÉS  
ET BÂTIR POUR L'AVENIR

Au début de l'année 2009, VIA Rail a dû faire face à deux défis : la nécessité de protéger la part du marché du transport public détenue par le rail voyageurs, tout en continuant d'établir une solide fondation pour la stabilité et la croissance à long terme. Bien que nous ayons enregistré une croissance exceptionnelle de notre achalandage et de nos produits en 2008, il y avait d'indéniables signes précurseurs d'un grave ralentissement économique mondial qui allait durer tout au long de 2009. Pour le rail voyageurs et pour l'industrie du transport dans son ensemble, cela a signifié une importante baisse de la demande pour les services, particulièrement dans les marchés clés du tourisme et des voyages d'affaires. Les transporteurs de voyageurs se sont retrouvés avec une capacité excessive (c'est-à-dire davantage de sièges à vendre que de clients pour y prendre place), et la concurrence entre les transporteurs a été intense tout au long de l'année.



Sebastian Romano  
Chef d'équipe - Ouvrier non spécialisé  
Maintenance du matériel roulant  
Centre de maintenance de Toronto.



## MESSAGE DU PRÉSIDENT



Bien que 2009 ait été une année difficile pour VIA Rail sur le plan financier, nous avons de nombreuses raisons d'avoir confiance en l'avenir. La Société est forte d'un dossier de plusieurs réussites à son actif et a su traverser les périodes difficiles par le passé, tout en planifiant pour l'avenir et en établissant les fondations d'un service ferroviaire voyageurs plus efficace et plus fiable pour les années futures.

Alors que je débute mon mandat de président et chef de la direction, je suis encouragé par les réels progrès accomplis par VIA au cours de la dernière année.

En 2009, VIA a négocié des ententes novatrices avec les entreprises de transport ferroviaire de marchandises et a donné aux trains voyageurs un meilleur accès à l'infrastructure ferroviaire nationale – un accès essentiel pour la croissance dans l'avenir. Ces ententes, de pair avec des ajustements apportés aux horaires en vue de refléter le contexte d'exploitation actuel, ont aidé VIA à relever de façon significative la ponctualité. La ponctualité est critique pour la réussite du rail voyageurs, et nous avons maintenant l'occasion d'atteindre de nouveaux sommets en matière de rendement en 2010.

VIA a également enregistré de réels progrès dans la mise en œuvre du plus important Programme d'investissements en immobilisations de l'histoire de la Société. Le Programme d'investissements en immobilisations, qui comprend la construction de gares et de projets de réflexion à l'échelle nationale, ainsi que d'importantes améliorations de l'infrastructure dans l'ensemble du Corridor, des révisions générales de matériel roulant et des projets de technologie de l'information, est en bonne voie pour offrir d'importantes améliorations au service fourni aux Canadiens d'ici 2012.

La décision du gouvernement d'investir dans le rail voyageurs reflète l'importance des services ferroviaires pour l'avenir du Canada.

Afin de répondre à cette attente, nous devons continuer de concentrer nos efforts sur notre rendement. Nous devons renforcer notre position sur le marché en augmentant l'achalandage et nos produits. Nous devons fournir un service voyageurs national plus efficace, rentable et qui requiert le moins de financement possible du gouvernement.

Nous saurons nous monter à la hauteur. Depuis que je suis entré au service de VIA au début de 2010, j'ai été constamment impressionné par la qualité et les compétences de nos gens, et par l'esprit incorvable au sein de VIA. Notre entreprise et notre équipe sont nettement axées sur le client. Cela reflète l'inspiration et le leadership dont Paul Côté a fait preuve au cours des cinq dernières années en tant que président et chef de la direction et tout au long de sa carrière de 38 ans dans l'industrie ferroviaire.

En nous appuyant sur une solide vision pour l'avenir du rail voyageurs, je suis persuadé que nous pourrions renforcer cette fondation en 2010 et au cours des années subséquentes.

Le président et chef de la direction,

Marc Laliberté

# MESSAGE DU PRÉSIDENT

## DU CONSEIL

### D'ADMINISTRATION

Après de nombreuses années de croissance soutenue, dont une année record en 2008, le rail voyageurs a été affecté par la récession économique en 2009.

Comme tous les transporteurs voyageurs, VIA a enregistré une baisse de la demande pour ses services, particulièrement sur les marchés du tourisme et des voyages d'affaires, ce qui a entraîné un déclin de l'achalandage et des produits, et une concurrence intense pour les clients au sein de l'industrie.

VIA a agi rapidement pour conserver ses clients fidèles, attirer une nouvelle clientèle vers les services ferroviaires voyageurs et réduire ses charges d'exploitation dans la mesure du possible. Bien que l'achalandage et les produits soient tombés nettement en deçà des niveaux records de 2008, VIA est parvenue à maintenir sa part de marché parmi les modes de transport voyageurs publics dans le très important corridor Québec - Windsor. De plus, la Société a éliminé près de 29,5 millions de dollars de ses charges d'exploitation prévues pour l'année.

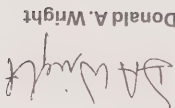
Le rendement de VIA a été remarquable, compte tenu de sa capacité limitée à ajuster ses services en réponse aux fluctuations du marché ainsi que de ses charges d'exploitation élevées, comparativement à celles des autres transporteurs.

Au début de 2009, le gouvernement du Canada a réaffirmé sa confiance envers VIA en fournissant un financement supplémentaire de 407 millions de dollars pour le Programme d'investissements en immobilisations de VIA dans le cadre du Plan d'action économique. Le financement du gouvernement totalisant maintenant 923 millions de dollars pour la période 2007-2011, d'importants projets sont en cours en vue d'assurer un meilleur niveau et une plus grande qualité de service aux Canadiens dans l'ensemble du pays.

Le conseil attend les résultats d'une étude sur le transport ferroviaire à grande vitesse par les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada. La réussite de VIA en ce qui a trait à l'accroissement du marché du rail voyageurs trace la voie pour le développement d'un service ferroviaire à grande vitesse, si un tel service devait voir le jour dans l'avenir.

Tout l'équipe de VIA manifeste sa profonde appréciation à Paul Côté, qui a pris sa retraite à la fin de l'année 2009 après un mandat de cinq ans comme président et chef de la direction de la Société. Le leadership dont M. Côté a fait preuve pendant ces années cruciales, sa vision d'une Société axée sur la clientèle et sa capacité à susciter la participation de l'ensemble des employés de l'entreprise à sa vision, ont établi les fondations d'un avenir florissant pour le rail voyageurs. Le conseil souhaite la bienvenue à Marc Leilibeert, le nouveau président et chef de la direction de VIA, en 2010. Nous sommes persuadés qu'il possède l'expérience et le leadership requis pour tabler sur la réussite de VIA afin de relever les défis des prochaines années.

Le président du conseil d'administration,

  
Donald A. Wright

# VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante constituée en 1977, VIA offre, dans les deux langues officielles et d'un océan à l'autre, des services sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. Nous exploitons jusqu'à 500 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 100 employés, VIA a transporté en 2009 plus de 4,2 millions de voyageurs.

## VISION

Nous offrirons la meilleure expérience de voyage au Canada.

## MISSION

Nous travaillons ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion.

## PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes qui guident les actions de tous les employés de VIA sont :

- Je mets l'accent sur le client.
- J'agis et je suis responsable.
- Je fais preuve de souplesse et je contribue au changement.
- Je fais une différence.

## SERVICES

**Dans l'Ouest du Canada,** VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, avec le *Canadien*<sup>MD</sup>, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

**Dans le corridor Québec - Windsor,** les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

**Dans l'Est du Canada,** l'*Océan*<sup>MC</sup> assure le service interville six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe Voitures-its Loisirs pendant la période de pointe estivale. En outre, le train Montréal-Gaspé effectue trois fois par semaine la liaison entre ces deux villes.

**Dans les régions rurales et éloignées,** VIA exploite des liaisons désignées par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région et pour fournir des services ferroviaires essentiels dans certaines régions du pays.

Maureen Thomas  
Déposée aux services de gare  
Gare Centrale de Montréal





# L'ANNÉE EN CHIFFRES

VIA RAIL CANADA ■ RAPPORT ANNUEL 2009

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2009, comparativement aux données des exercices 2005 à 2008. Les résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables et les éléments hors financement de l'État ne sont pas inclus.

INDICATEUR FINANCIER CLÉ	2009	2008	2007	2006	2005
--------------------------	------	------	------	------	------

Total des produits-voyageurs	250,3	282,9	268,8	266,6	255,6
Total des produits	264,9	299,2	285,6	297,1	289,8
Charges en trésorerie (1)	526,1	513,4	486,2	475,5	465,7
Déficit d'exploitation en trésorerie	261,2	214,2	200,6	178,4	175,9
Dépenses en immobilisations	116,8	42,1	12,4	14,5	21,2
Financement de l'État:					
Exploitation	226,3	214,2	200,6	169,0	169,0
Immobilisations	116,8	42,1	12,4	0,0	0,7
Total du financement de l'État (2)	343,1	256,3	213,0	169,0	169,7

INDICATEUR FINANCIER CLÉ	2009	2008	2007	2006	2005
--------------------------	------	------	------	------	------

Ratio des produits aux charges en trésorerie	50,7	58,4	58,9	62,8	62,4
Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 229	4 605	4 181	4 091	4 097
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	857	951	874	874	888
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	26,4	22,5	23,0	19,3	19,0
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	29,0	29,6	30,5	30,3	28,6
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 660	6 746	6 658	6 665	6 740
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	44 525	46 961	46 362	47 625	48 614
Total de sièges-milles parcourus (EN MILLIONS)	1 501	1 618	1 579	1 603	1 616
Coefficient d'occupation moyen (%)	57	59	55	55	55
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	129	141	131	131	132
Ponctualité (%)	83	75	77	84	81
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 053	3 109	3 017	3 003	3 059

(1) Les charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le cours comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.  
 (2) Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 35 millions de dollars en 2009, de 23,9 millions de dollars en 2006 et de 27,4 millions de dollars en 2005.  
 (3) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

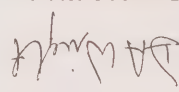
LETTRE AU MINISTRE D'ÉTAT (TRANSPORTS)

L'honorable Rob Merrifield  
Ministre d'État (Transports), Ottawa

Monsieur le Ministre,

En vertu des dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2009.

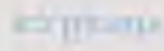
Le président du conseil d'administration,



Donald A. Wright

TABLE DES MATIÈRES

1	L'ANNÉE EN CHIFFRES
3	VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ
4	MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
5	MESSAGE DU PRÉSIDENT
7	LA REVUE DE L'ANNÉE
7	Protéger nos marchés et bâtir pour l'avenir
11	PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS
12	Des locomotives plus efficaces et plus fiables
12	Des voitures voyageurs plus attrayantes et confortables
13	Une capacité accrue et des liaisons plus rapides et plus fréquentes
13	Des gares contemporaines et attrayantes pour les voyageurs
13	Des investissements pour augmenter l'efficacité
15	LA STRATÉGIE D'ENTREPRISE : FAITES UNE DIFFÉRENCE
16	La promesse aux clients
18	La croissance
22	L'efficacité
22	La sécurité et la sûreté
25	Les gens
27	L'environnement
29	GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ
31	COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION
38	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
71	ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ





La façon humaine de voyager

# RAPPORT ANNUEL 2009













